RSMAGASINET

WWW.REDNINGSSELSKAPET.NO

RS(+)

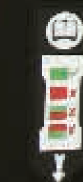
S/08BRANN I BÅT: GODT SJØMANNSKAP REDDET TRE LIV **S/19**KRONIKK: ERNA SOLBERG PÅ LAG MED FRIVILLIGHETEN **S/52**PORTRETTET: LARKOLLEN-LOSEN & MARTINI-MATROSEN **S/72**SKIPPER FOR EN DAG **S/82**FORTALTE STERK REDNINGSHISTORIE TIL KONGEN **S/102** CAROLINE ER SKIPPER OG FRIVILLIG

/02

2013



KR 69



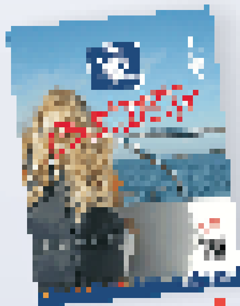


VERDENS BESTE IDRETTSJENTER BRUKER VEST
BILDESPESIAL

RSMAGASINET NR 2 SOMMER 2013

RS(+)

Endelig Båtsommer!



GRATIS!

facebook

twitter















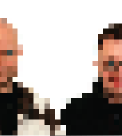
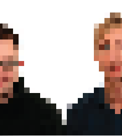


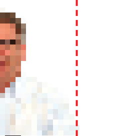










SEATRONIC



SIMRAD

4G

Jeg ser fjernt, jeg ser nært jeg ser helt krystallklart.

Simrad's nye bestselger - den helt utrolige 4G™ Bredbåndsradaren.

I AM SIMRAD



ProNav

RSMAGASINET

UTGIVER:
Redningsselskapet
Drammensveien 288
Postboks 103, 1325 Lysaker
E: post@rs.no
T: 06757
NO 954 360 709 MVA

ANSVARLIG REDAKTØR:
Frode Pedersen
E: frodep@rs.no
T: 907 22 391

REDAKSJONEN:
Tanja Krangnes, journalist
E: tanjak@rs.no
T: 907 37 421
Janna Myerscough Aarvik, journalist
E: janna@rs.no
T: 476 10 602
Leif Magnar Øveraas
E: leif@rs.no
T: 920 57 744

ART DIRECTOR:
André Van Ingelgem,
Leonberg Reklamebyrå

TRYKK/FERDIGGJØRING:
Vestjysk Rotation AS
ISSN 1890-6176

UTSENDELSE:
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer, kunder i Redningsselskapets småbåtregister og faste støttespillere.
Opplag: 196 500
Pris løssalg: 69 kr

FORSIDEBILDE:
Foto: Frode Pedersen

ANNONSER:
Salgs Forum AS
Augelandsmyrå 2, 4016 Stavanger
T: 51 31 57 00 / F: 51 31 57 01
E: post@salgs-forum.no

MEDIEPLAN 2013:

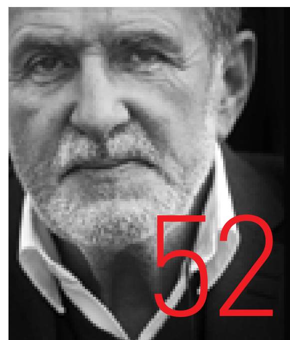
Nr	Materiellfrist	Utgivelsesdato
1	06.02	04.03
2	14.05	10.06
3	28.08	23.09
4	06.11	02.12

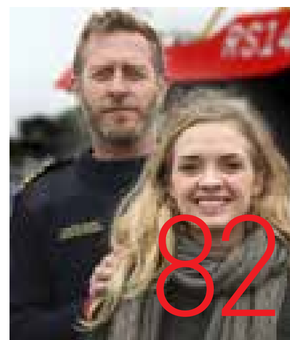
WWW.RS.NO

Miljømerket 541 Trykksak 364 · Innsamlingskontrollen · Fagpressen Opplagskontrollert

INNHOLD







FASTE SPALTER

Våre samarbeidspartnere





FRODE PEDERSEN
ANSVARLIG REDAKTØR
frodep@rs.no

RSMAGASINET

er en nyskapning fra Redningsselskapet. Et magasin som skal inspirere, skape glede, være raust med erfaringer og opplevelser fra den herlige kysten vår. Men et magasin med levende innhold skal også engasjere, provosere og føre til debatt.

Å vise glede samtidig som du redder liv, er lov. Å smile når du strekker ut en hånd for å ta imot en tamp, eller en baug som kommer litt feil inn til brygga, er også lov. «Style» på sjøen var et hedersbegrep som ble skapt for mange år siden – den gang respekten for hverandre som sjøfarere satt dypere enn det den kanskje gjør i dag.

Vi har foran oss en herlig sesong på sjøen i båt, eller som turist i vårt vakre kystlandskap. Jeg ønsker å slå et slag for begrepet, som egentlig tar opp i seg alle drømmer om en god dags seilas. Drømmen om å komme i land, slippe en dregg med kveldssola hengende som en gigantisk osramkule midt i fleisen. Gjøre klar grillen, kanskje ta en ankerdram når skuta er vel fortøyd med en godt hamret bergkile foran, og samtidig sjekke et langt skrånende dreggetau som forsvinner i det klare vannet der bak.

Midt i en slik idyll kan det hende at vi stikker innom. Ikke jeg personlig, men en av de mange mannskapene våre som døgnet rundt, 365 dager i året passer på at du kan ha det godt med deg selv og drømmen din. Av og til bryter vi inn i idyllen med et blinkende blålys og lager store hekkbølger fordi vi leter etter noen.

Det nye RS-MAGASINET skal speile både drøm og alvor. For det er det Redningsselskapet omgir seg med daglig. Vi skal slippe smilet til i spaltene, humor er viktig. Vi skal også løfte en pekefinger innimellom, ikke for å befale, men for å minne dere på at sjøen kan være lumsk og uforutsigbar.

Uforutsigbar er ikke Jon Michelet. Larkollen-losen med den klare røsten sier det meste rett ut. I dette bladet løfter han på et par dekksluker og avslører innhold fra sin nye bok om «Skogsmatrosen» Halvor. Han avslører også sitt forhold til Kong Olav og de norske krigsveteranene.

I fjor brant det i 263 fritidsbåter. Dette er tall vi har fra Norsk Brannvernforening. Som regel går det bra, og historien vi gjenforteller fra Son, viser at rask reaksjon og godt sjømannskap redder liv selv om det oppstår brann.

Vi kan lære mye av en redningshistorie som gikk bra. Slike har vi heldigvis mange av. I dette bladet kan du blant annet lese om Harry Benjaminsen, som holdt hodet både kaldt og over vannet, helt til redningsskøyta kom den erfarne fiskeren til unnsetning.

Uten de 1000 frivillige ville RS vært noe helt annet. De gjør en fantastisk innsats. RS «Uni» i Trondheimsfjorden bemannes kun av frivillige 365 dager i året. Vi fulgte med under opptakene til ungdomsprogrammet Newton, med sin morsomme og vitebegjærlige programleder Selda Ekiz.

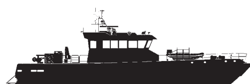
Redningsselskapet har en lang og fantastisk historie. Kanskje har du selv en historie som kan passe?

Eller du kan bli med vår journalist Tanja Krangnes på en reise med venneforeningen til RS-holmen Heia. Et sted, et skjær, en holme full av historie og gode anekdoter. Akkurat som innholdet i dette bladet...

Foto: Fredrik Hove, Hove Media

Båtbrann:
Godt sjømannskap reddet tre liv

«DET ER 200 LITER DIESEL OG TO GASSFLASKER OM BORD. VI MÅ UT AV BÅTEN NÅ», TENKER INGAR KUBBERØD DA RØYKEN VELTER UT AV MOTORLUKA.



TEKST OG FOTO: *Tanja Krangnes*

I båter med trang innredning, lite plass og begrensede rømmingsmuligheter kan brann og eksplosjon lett få fatale følger. På kvelden fredag 12. april brenner det igjen. Ingar Kubberød og en kvinnelig kollega er på årets første båttur, sammen med en 13-årig klient fra Larkollen ungdomspsykiatriske behandlingshjem, der begge jobber. De legger til båten, en Sandvik 945, ved brygga i Son. På tross av at aprilkvelden ikke byr på mer enn fem-seks grader og oppholdsvær, gril-



ler de hamburgere og koser seg. Planen er å være tilbake til Idol på TV2 klokka 20.00, men da tida flyr fra dem, bestemmer de seg for å ta turen ut til Jeløya.

– Rundt ti minutter etter at vi forlot Son hører vi en uvant lyd. Jeg vet ikke

I FJOR BRANT DET I 265 FRITIDSBÅTER I NORGE. VERDIER FOR 45 MILLIONER KRONER GIKK OPP I RØYK.

helt hva jeg skal sammenligne den med. Kollegaen min synes det høres ut som når man tar en båtmotor opp i lufta. Jeg tenker på lyden som oppstår når man kjører over is-slush, forklarer Kubberød.

Han senker farten.

– Lyden blir borte. Men da jeg gir gass igjen, virker den ikke. Plutselig roper kollegaen min at det ryker på sida.

HJELP, VI SYNKER

Den 13-årige jenta roper om hjelp. Hun er sikker på at de skal synke. Ingars kollega roer henne raskt ned.

– Det første jeg tenker på, er at vi har 200 liter diesel om bord og to flasker med gass. Jeg er redd for eksplosjon fra første sekund, sier Kubberød.

Han finner fram mobilen, mens kollegaen finner fram redningsdraktene de har liggende i båten.

– Jeg har ikke sjekket VHFen i år, så jeg tenker at det kjappeste er å ringe 120. Da Tjøme kystradio svarer, oppgir jeg navn, posisjon og forteller at det kommer røyk opp fra motorkassen.



– Hadde jeg vært ung igjen, ville jeg blitt redningsmann. Det hadde jeg likt, sier Ingar Kubberød.

REDNINGSSKØYTENE RYKKER UT

Mannskapet på redningsskøyta «Bergesen d.y.» har hatt flere assistanseoppdrag siden de åpnet skøytestasjonen på Oscarsborg to dager tidligere.

– Vi får melding fra Hovedredningssentralen om en båtbrann ved nordenden av Jeløya, og at tre personer har evakuert båten, forteller skipsfører Kai Jensen. Sammen med styrmann Bjørn Erik Brekk Johansen og maskinassistent Marius Strømmen løper han fra oppholdsrommet og om bord i redningsskøyta på kaia 60 meter unna.

I Moss ringer vakttelefonen hjemme hos Bjørn Larsen, båtfører i sjøredningskorpset i Moss. Hovedredningssentralen ber om at RS «Sundt» rykker ut til båtbrannen.

MER RØYK

Om bord i fritidsbåten ryker det stadig mer. Ingar får ikke stoppet motoren, men båten ligger i hvert fall i ro. 13-åringen og Kubberøds kollega har skiftet ut redningsvest, jakker og sko med oransje redningsdrakter. De tar fram redningsflåta. Kollegaen åpner den og hiver den på sjøen.

– Jeg tar på meg redningsdrakta, mens jeg følger med på hvor røyken kommer fra. Så går vi i flåta.

Det har bare gått et par minutter fra Kubberød ringer 120 til alle tre er over i redningsflåta. Han holder kontakten med Tjøme radio.

– De spør om hva vi gjør og gir oss positive tilbakemeldinger. Samtidig informerer de om hvor redningsskøyta er og hvor langt den har igjen. Da vi sitter i flåta føles det trygt og godt. Helt herlig. Ungdommen er litt engstelig for den myke bunnen, men er aller mest redd for hai!

De driver utover, bort fra båten der illeluktende røyk velter ut av kabinen og blåser mot flåta.

– Vi puster inn røyken. Jeg føler at den legger seg som et belegg i munnen, sier Kubberød.

REDNINGEN KOMMER

Det har begynt å skumre da de ser RS «Bergesen d.y.» runde Bevøya. På dekk gjør redningsmann Marius Strømmen seg klar til å hoppe i vannet.

– Vi sitter og vinker til dem. Vi smiler og ler da de kommer fram til oss vel et minutt etterpå. «Hvordan går det», roper de, forteller Kubberød.

Redningsskøyta legger seg inntil flåta 17 minutter etter at den forlot Oscarsborg. Havaristene dras om bord og får fast dekk under beina. Så kommer også RS «Sundt» gjennom Jeløysundet.

– Vi sjekker at de har det bra, og ber RS «Sundt» om å ta de tre og flåta med inn til Son, forteller skipsfører Kai Jensen på RS «Bergesen d.y.», som blir igjen for å sette sleper på båten.

– Vi kommuniserer med brann

og politi over Nødnett. Det fungerer kjempebra, sier skipsføreren.

ALT FUNGERER

Det er lett tåke og regn da RS «Sundt» legger til ved kaia i Son. Ambulanse, politi og brannvesen er på plass.

– Det er helt unikt hvordan alt er der når vi trenger det, tenker Kubberød.

13-åringen, som har astma, får oksygen av ambulansepersonellet før de kjører henne og Kubberøds kollega til sykehuset i Fredrikstad for røykskadesjekk. Selv blir Kubberød igjen for å bistå med båten mens brannvesenet driver slukkingsarbeid. Båten er full av vann, og blir lenset ved hjelp av pumpa til RS «Sundt».

– Etter slukkingen ordner vi med ilandsetting, slik at havaristene skal slippe å tenke på båten, forteller Jensen.

Kubberød ringer til både kona og lederen på behandlingshjemmet for å fortelle om brannen. Kollegaen ringer fra sykehuset, der hun og 13-åringen har tatt blodgassprøver, og de lurer på hvor han blir av. Han må også inn til sjekk. Alle er i fin form, men ligger natta over på sykehuset.

– Jeg overnatter på et firemannsrom. Det blir så som så med søvnen. Personen i nabosenga får kjeft av en annen pasient for å bruke rar parfyme. Jeg tenker ikke på at det er meg, for vi stinker røyk.

– PRAKTEKSEMPLAR

Skipsfører Kai Jensen mener at liv kunne gått tapt, hvis båten ikke hadde hatt redningsutstyr om bord.

– Det var kaldt, og de drev bort fra land. Med bare noen få plussgrader i vannet ville de hatt bare rundt 15 minutter på seg før de hadde mistet bevisstheten. Jeg er usikker på om de ville kommet seg til land så fort, sier Jensen.

– De er prakteksemplarer av båtfolk! Dette endte først og fremst godt på grunn av godt sjømannskap fra besetningen. De hadde flåte og redningsdrakter om bord, og ikke minst kunne de å bruke det. Båtbrann kan skje alle, så det gjelder å ha utstyret i orden og tenke på brannsikkerheten, både når man er ute på sjøen og ligger fortøyd i en tettpakket havn, oppfordrer han.

VILLE BLITT REDNINGSMANN

Noen dager etter brannen møter vi Ingar Kubberød på Larkollen.

– Vi hadde møte på jobben i går, der vi fortalte om hendelsene. Ingen av oss er blitt skremt av det som skjedde. Jenta sa at hun gjerne blir med på sjøen igjen, forteller han.

Båten har vært mye i bruk på jobben. Blant de ansatte er det fire-fem skippere.

– Nå som vi har vært gjennom dette, og det har gått bra, føler jeg at rutinene er inne. Det er en god følelse. Jeg er sikker på at de andre skipperne ville gjort det samme. Vi har lagt vekt på sikkerhet og å gjøre det trygt for ungdommene, sier Kubberød.

Som et lite apropos, forteller han at ansatte og ungdommer var markører da sjøredningskorpset i Moss øvde på nettopp båtbrann med RS «Sundt» i fjor høst.

– Etter ulykken ringte en fra sjøredningskorpset for å høre hvordan det gikk. Han spurte om vi ville være med igjen, sier Kubberød med et lunt smil, før han legger til:

– Hadde jeg vært ung igjen, ville jeg blitt redningsmann. Det hadde jeg likt. ■■

Slik unngår du brann om bord: Se neste side.



Uten flåte og redningsdrakter om bord kunne dette gått riktig ille.

BRANN I FRITIDSBÅTER

ÅRSTALL	2008	2009	2010	2011	2012
Antall branner	225	275	281	263	265
Verdi (i mill. kr)	32,8	49,4	51,1	44,5	40,1

KILDE: Finans Norge

BRANN/EKSPLOSJONER PÅ YRKESFARTØY

ÅRSTALL	2008	2009	2010	2011	2012
Fiskefartøy	13	7	12	9	4
Lasteskip	8	12	11	10	12
Passasjerskip	4	1	6	7	6

KILDE: Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase (innrapporterte hendelser)

SLIK UNNGÅR DU BRANN OM BORD



Drivstofflekkasjer, uhell ved bunkring, koking eller service på motoren er de vanligste årsakene til båtbranner.

BRANNSLUKNINGSUTSTYR

- Røykvarsler bør være obligatorisk om bord i båter med overnattingsmuligheter. Test jevnlig og bytt batteri ved innledningen til båtsesongen.
- Ha minst ett 2-kilos pulverapparat lett tilgjengelig for brannslukking. Større båter bør ha flere apparater. Vend apparatet opp-ned et par ganger i løpet av sesongen for å fordele pulveret, og sjekk at trykket er godt nok. Brannstasjonen kan sjekke apparatet for deg.
- Fast montert brannslukningsanlegg med slukkegass i båter med innenbords motor. Anlegget kan fjernutløses eller være termisk operert. Slukkegassen fordeles direkte til utsatte steder i motorrom og tankrom, uten at lokket over motorrommet må åpnes.
- Kunnskap. Sørg for at alle om bord vet hvor brannslukningsutstyret finnes og kan bruke det. For å unngå panikk ved brann, er det viktig å ha tenkt gjennom hvordan en brann kan utvikle seg, og hva du skal gjøre både når du er ute på sjøen og i gjestehavna.

JEVNLIG VEDLIKEHOLD ER DEN BESTE FORSIKRINGEN MOT BRANN

- Gå nøye igjennom båtens brennstoffanlegg hver vår. Skift ut slitte og dårlige deler.

DRIVSTOFF, GASS OG ANDRE ILDSFARLIGE VÆSKER

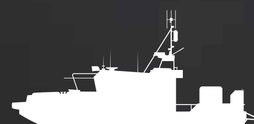
- Ikke søl med bensin eller olje. Luft ut motorrommet.
- Bruk nesen for å finne lekkasjer før hver tur og etter fylling av drivstoff.
- Kjør utsugingsvifte under bunkring og noen minutter etter.
- Stopp motoren med én gang, hvis du merker lekkasje.
- Stopp motoren og slukk sigaretter og åpen flamme når du skal fylle bensin eller olje.
- Steng alle utløp for bensin, gass eller olje når turen er avsluttet. Tøm eventuelle askebegre.
- Ildsfarlige væsker må oppbevares i god kjente kanner og sikres mot slingring.

REDNINGSUTSTYR

- Ved brann kan tanker eksplodere. Ha flytemidler og eventuelle redningsdrakter og redningsflåte klar til bruk. Vær forberedt på å måtte forlate båten.

ELEKTRONIKK

- Elektriske anlegg, koke- og varmeapparater må installeres og repareres av fagfolk.
- Sjekk at elektriske apparater er i god stand og brukes på foreskrevet måte.
- Apparater beregnet for innebruk må ikke brukes utendørs.
- Sjekk det elektriske anlegget, både på 230 volt og 12 volt. Pass særlig på at ledninger ikke er skadet.



FRA SNØ TIL SJØ

INNLANDSJENTE OG LANGRENNSSTJERNE THERESE JOHAUG FRONTER BRUK AV REDNINGSVEST.

TEKST *Tanja Krangnes* **FOTO** *Frode Pedersen*



Kald. Fotoseansen på sjøen var en forholdsvis kald fornøyelse for Therese Johaug og fotograf Fred Jonny.

KALENDEREN «VEST», DER IDRETTSSTJERNER PROMOTERER VESTBRUK, DELES UT GRATIS I 800 AV LANDETS SPORTSBUTIKKER I SOMMER. RS-MAGASINET VAR MED DA THERESE JOHAUG BLE FOTOGRAFERT.



Fornøyd. Skipsfører Kai Jensen, styrmann Andreas Hogstad og maskinassistent Marius Strømmen på RS «Bergesen d.y.» var fornøyd med å få verdensmester Therese Johaug som passasjer.



– NOEN SYNES KANSKJE DET ER UKULT Å BRUKE VEST, MEN DET ER KJEMPEVIKTIG FOR EGEN SIKKERHET.

Kalenderen «VEST», der idrettsstjerner promoterer vestbruk, deles ut gratis i 800 av landets sportsbutikker i sommer. RS-Magasinet var med da Therese Johaug ble fotografert. I likhet med de andre idrettsstjernene, stiller hun opp gratis, fordi hun synes det er viktig å bruke vest.

– Noen synes kanskje det er ukult å bruke vest, men det er kjempeviktig for egen sikkerhet. Nå som båtsesongen er i gang og finværet kommer, er det viktig at folk tar forholdsregler og tar på vesten, oppfordrer hun.

– Bruker du vest selv?

– Ja, det gjør jeg. Alltid!

ROBÅT OG RIB

Fotograferingen foregår på Bygdøy i Oslo i midten av april. Sola skinner, men termometeret viser bare åtte-ni grader, og det blåser kraftig. Mannskapet på RS «Bergesen d.y.» har båten lastet med fotograf, fotoassistent, manager, en stylist og initiativtakerne fra Sportsbransjen og Gambit. Therese Johaug får godt med ekstra spray i håret, før hun hopper om bord i en liten RIB sammen med fotograf Fred Jonny.

Selv om Johaug har langt mer erfaring med å ro på ferskvann i innlandet enn med motorbåt i salt sjø, tar hun rattet uten å nøle og kjører ut slik at redningsskøyta blir liggende som fin fotobakgrunn.

– De gangene jeg får mulighet til det, er jeg ut på Oslofjorden. Jeg har kjørt litt båt selv også, forteller hun da hun er om bord i redningsskøyta «Bergesen d.y.» igjen. Hun er glad for å være inne i varmen igjen.

– Jeg ville ikke lenger ut! Det var litt friskt utpå der, smiler Johaug, som har fått en sid seilerjakke over vest, shorts og bare bein.

– «Hjelp, det kommer bølger!» skrek du, avslører Fred Jonny, som selv var redd for å bli sjøsyk under fotograferingen.

STJERNEKALENDER

Også bokse-verdensmester Cecilia Brækhus, fotballspiller Tina Wulf, Camilla Herrem og Linn Jørun Sulland fra håndball-landslaget stiller gratis opp sammen med lengdehopper Margrethe Renstrøm for å promotere redningsvest i kalenderen. ■■



Foto: Fred Jonny

Cecilia Brækhus – med redningsvest, ikke boksehansker denne gang.

ALVORLIG FACELIFT!

KAMPANJE

NYE PRO OPEN 550
INKL. STOR KAMPANJEPAKKE
309 800,–
M/EVINRUDE 115 HK

NYE PRO OPEN 650
INKL. STOR KAMPANJEPAKKE
439 000,–
M/EVINRUDE 150 HK

ZODIAC

NYE PRO 500/550
NYE BÅT FOR PENGENE!



ZODIAC

– På lag med frivilligheten

LEDER I HØYRE
erna solberg

Den største endringen ved et eventuelt regjeringsskifte til høsten er at en borgerlig regjering vil sette løsninger i sentrum, ikke prinsipper. Langs kysten vil vi legge til rette for at Redningsselskapet skal kunne fortsette sitt viktige arbeid. I vår nylig fremlagte strategi for maritime næringer kommer dette klart frem.

Kysten er livsnerven i det norske samfunnet og utgangspunktet for store deler av verdiskapingen. Nesten 90 prosent av befolkningen bor mindre enn 10 km fra kysten. Fiskerinæringen, skipsfarten, olje- og gassvirksomheten og oppdrettseventyret tar alle utgangspunkt i ressursene i havet og de kunnskapene og ferdighetene som kystbefolkningen har utviklet. De virkelystne og eventyrlystne i dette landet har nesten alltid sett ut mot havet. Derfor kjennetegnes kystnæringene mer av gründerånd, privat initiativ og internasjonalt utsyn enn mange andre næringer.

En svært viktig grunnpilar for våre næringer langs kysten er vår beredskap og sikkerhet.

Siden 1891 har Redningsselskapet sikret tryggheten langs kysten, hovedsakelig basert på private gaver og frivillig innsats. Med unik kompetanse og sertifiserte mannskaper oppfyller de også Norges internasjonale forpliktelser for sjøredningskapasitet.

Organisasjoner som må sikre egen finansiering, lære opp mannskaper og skaffe dyrt utstyr, blir effektive og nyttige for samfunnet. Det ville vært svært kostbart for staten å drive dette alene - fordi få vil støtte en statlig etat, få vil gi staten en skøyte i gave, og få vil jobbe frivillig for staten. Langsiktige rammevilkår fra staten kan legge til rette for mer innsats og økt kompetanse hos mange organisasjoner. Redningsselskapet har vist at dette gjelder for hele landet, fra by til bygd.

Det er viktig å huske på at spill og lotterier har vært en viktig del av den lokale dugnaden i alle år for Redningsselskapet. Endringer i fordelingen av Norsk Tippings overskudd må ikke gå ut over de som i sin tid bygget opp nasjonale spill - noe som i konsekvens vil undergrave grunnberedskapen. Samtidig som Høyre vil sikre midlene til de organisasjonene som står for viktig beredskapsarbeid, slik Redningsselskapet gjør, er vi også opptatt av at det totale kaken som er til fordeling må bli større. Det er godt rom for det. I dag er Norge «eksportør» av spillere til utenlandske spillselskaper, og det er mange konsepter som ikke fører til spillavhengighet som kan prøves ut i Norge. Regjeringen har lenge vegret seg lenge for å gi tillatelser til flere søknader om gode spillkonsepter. Her trengs en mer offensiv politikk som åpner for nye ideer om organisasjonenes muligheter til å skaffe seg egne inntekter, og bidra til at norsk spilleinntekter faktisk kommer norske formål til gode.

Norge har verdens vakreste kyst. Det at noen er der - uansett - er en verdi vi som kystnasjon ikke har råd til å miste. Høyre er derfor opptatt av at det læres sjøvett til alle landets innbyggere, og at dette må starte i ung alder. Her gjør Redningsselskapet en svært viktig jobb. Høyre har i de siste årene styrket bevilgningene til Redningsselskapet og vil fortsette denne opptrappingen.

Redningsselskapet er en glede å kunne støtte, og jeg vil alltid være takknemlig for de som stiller opp med tid og innsats for organisasjonen. ■■



DET VILLE VÆRT SVÆRT KOSTBART FOR STATEN Å DRIVE DETTE ALENE

AVSLØRTE TYV MED HJELP FRA SECURMARK

SELGEREN ØNSKET SEG CAMPINGVOGN OG VAR UTE ETTER EN HYPERRASK HANDEL. DET HAN IKKE TENKTE PÅ, VAR AT HAN GIKK TIL HELT FEIL KJØPER, SOM I LØPET AV FÅ TIMER KUNNE AVSLØRE TIDENES FREKKESTE BÅTTYV – TAKKET VÆRE SECURMARK-MERKINGEN.

TEKST OG FOTO: *Frode Pedersen*
I samarbeid med bladet Båtliv





Verksmester Glenn Lunde hos Fritid Senteret fikk tilbud om å gjøre et gullkantet båtkjøp. Båten dette handler om er en Oceanmaster 620 Bowrider med Suzuki 115 hk på hekken. Salget ble forsøkt gjennomført i ukene før påske i fjor.

– La oss like godt kalle ham tyven med det samme. Historien begynte i hvert fall med at vi i Fritid Senteret fikk tilbud om å kjøpe en båt meget billig. Båten skulle være i flott stand, og det fulgte med opplagshenger på kjøpet. Selgeren visste ikke helt hvilket år båten var fra, men i ettertid vet jo vi at den ble solgt fra oss i 2008. Vi avtalte at tyven skulle sette den fra seg på fredag ettermiddag utenfor lokalene våre i Bærum, så skulle vi se på den. Han skulle levere alt av dokumentasjon og nøkler i postkassen på utsiden. Vi møtte derfor ikke selgeren ansikt til ansikt, men gjennomført flere titalls telefonsamtaler, sier Glenn Lunde.

– «Selgeren» hadde det travelt med å bli kvitt båten, fordi han ønsket å kjøpe seg campingvogn til påske. Dette var grunnen til at han solgte billig og ønsket en rask handel, i følge Lunde.

MISTENKELIG BILLIG

– Tyven forlangte 190 000 for båten, og det var billig. Vi kunne lett ha omsatt denne videre for et sted mellom 250 og 280 tusen kroner, om alt hadde stemt, sier Lunde.

«Selgeren» ringte Lunde mange ganger de første dagene for å høre om de hadde bestemt seg for å ta båten. Det tyven ikke visste, var at Lunde hadde ant ugler i mosen allerede ved første gangs besiktigelse.

– Jeg fant ikke noe HIN-nummer, og både motornummer og Securmark-merkingen var forsøkt fjernet flere steder. Jeg klarte likevel å få frem et motornummer og ringte straks til Synnøve på Securmark. De kunne fortelle at de kun hadde en slik stjålet båt i Norge, og at motornummeret stemte med det som sto på den stjålne båten. Nå var det viktig for oss å kjøpe oss tid. Vi svarte diplomatisk på alle henvendelser fra tyven, men at vi trengte mer tid på vurdere båten. Det vi gjorde, var å kontakte IF og politiet, forteller Lunde.

Det hører med til historien at båten hadde noen nye Securmark-merker.

TYVEN FORLANGTE 190 000 FOR BÅTEN, OG DET VAR BILLIG. VI KUNNE LETT HA OMSATT DENNE VIDERE FOR ET STED MELLOM 250 OG 280 TUSEN KRONER

Disse ble så kjørt gjennom systemet, og Securmark kunne da fortelle at «selgeren» var riktig opphavsmann til merkene. Men merkene var utstedt til en båt han hadde eid tidligere – en selvlaget fem-meters båt fra 1985.

– Dette forsterket bare mistanken om at vi her var i ferd med å bli utsatt for en særdeles aktiv kjeltring, som samtidig var ganske dum. Både politiet i Røyken, hvor båten var hjemmehørende, og IF som hadde betalt ut tyverierstatningen, var nå koblet på saken. Tyven skjønte ikke at vi snakket sammen. Da han ble ringt opp av politiet, fortalte han én historie, en annen til forsikringsselskapet, og en tredje til oss, sier Lunde. ▸

Verksmester Glenn Lunde hos Fritids Senteret ante ugler i mosen og førte tyven i en felle.


«Selgeren» hadde det travelt med å bli kvitt båten, fordi han ville kjøpe campingvogn til påske.

FORSØKT SOLGT TIDLIGERE OGSÅ

Båten skal ha vært forsøkt solgt i 2011, med en annen og eldre Evinrude motor. Dette hadde ikke lyktes. Det kunne Lunde se, fordi motoren hadde helt feil motorbolter. Ledninger og kabler var kaotisk montert, og ikke slik de brukte å gjøre det. Forklaringen fra selger var at han hadde fått tak i en brukt Suzuki, fordi han hadde hørt at det var det Fritid Senteret forhandlet.

DET FINNES IKKE NOEN BEDRE ALTERNATIVER TIL TYVERIMERKING AV BÅT ENN DET SOM SECURMARK TILBYR

– Tyven hadde jo hatt rimelig uflaks da som endte opp med å kjøpe en bruktmotor som faktisk var den samme som hadde stått på den stjålne båten i utgangspunktet, sier Lunde ironisk.

«Selgeren» ringte hele tiden til meg gjennom prosessen for å få tilbake båten sin. Jeg ba ham henvende seg til politiet. Han kom da så langt at han innrømmet at motoren kanskje var stjålet, men i hvert fall ikke båten. Den hadde han kjøpt fra en bruktbåtselger i Arendal som han ikke lenger kunne få tak i. Kontrakten mente han lå igjen i båten sammen med sin egen bærbare PC. Merkelig, når vi forlangte all dokumentasjon levert sammen med nøklene i vår postkasse. Og hvem lar datamaskinen sin ligge igjen i en båt du ønsker å bli kvitt farlig fort? spør Glenn Lunde.

Den eneste dokumentasjonen som lå sammen med nøklene var kjøpspapirene på et nytt stereoanlegg. Årsaken til at det var byttet stereoanlegg i båten, kan enkelt forklares. Da det ble tatt kontakt med opprinnelig eier, kunne hun forklare at det avtakbare frontpanelet fortsatt lå hjemme hos dem.

Lunde lurte også på hvorfor «selgeren» hadde byttet kontrollboks (gass, gir og tenningslås). Svaret på det skal i følge Lunde være at han ønsket at båten skulle fremstå i så god stand som mulig, og i tillegg understreke hvor flink han hadde vært med vedlikeholdet.

– Sannheten er vel at de ikke hadde nøklene til den stjålne båten, for slike kontrollbokser er bunn solide og skiftes aldri uten at de blir vannskadet eller forsøkt brutt opp, sier Lunde.

KAN BLI BEDRE PÅ RUTINER

Lunde mener det er rom for forbedringer med Securmark-systemet slik det fungerer i dag. Det er for lett for forhandlere eller eiere av båter å få ut nye merker på brukte båter. Lunde mener det blir for enkelt å stole på magefølelsen når det gjelder å vurdere bruktbåter.

Selv forlanger han full dokumentasjon på både båt og motor før han godkjenner for merking. Han viste til en episode som skjedde nå i vår, hvor en kunde ønsket å få merket båten sin med Securmark. Kunden kunne vise frem kvitteringer for motor, men ikke for båt. Da ble ikke båten merket, men kun motoren. Lunde og Fritid Senteret har en egen perm med dokumentasjon og informasjon om alle båter og motorer de merker.

Fritid Senteret er forhandlere for Securmark. Det betyr at de har lisens for å utstede merking med egne maskiner. Lunde presiserer at det finnes ikke noen bedre alternativer til tyverimerking av båt enn det som Securmark tilbyr.

STADIG FLERE ØNSKER MERKING

– Denne saken illustrerer på en god måte hvordan skikkelig tyverimerking fungerer i praksis. Vi har til nå merket over 100 000 båter med motor, og 75 000 løse motorer i Norge og Sverige til sammen. Foreløpig er vi alene om å utføre merkinger som er sporbare uansett hvordan objektene behandles etter et tyveri. Vår mikromerking settes blant annet på flere tusen steder og er umulig å fjerne, sier daglig leder Ove Karlsen i Securmark.

Karlsen sier de må ha full tillit til at forhandlerne gjør en samvittighetsfull vurdering av både personer og objekter som ønsker merking. Merkingsansvaret ligger juridisk hos forhandleren, og skjer det juks, blir dette sporet tilbake til den som har foretatt merkingen. ■■


Foto-securmark scandinavia as

Mikromerkene våre er det umulig å fjerne, sier Ove Karlsen i Securmark.

Forsikringsbransjen fornøyd

TIDLIGERE INFORMASJONSDIREKTØR JACK FROSTAD I IF SA I FJOR AT LUNDE OG FRITIDSSENTERET HER GJORDE EN FORBILLEDLIG JOBB.

– Dette sparte oss for mange runder med etterforskning og jobb. Vi tok over eierskapet til båten. Dette gjorde vi, fordi vi allerede hadde betalt ut erstatningssum til den opprinnelige eieren i august i 2011, sier Frostad. IF mener at mange nordmenn har kjøpt stjålne fritidsbåter de siste årene, med det resultat at de er blitt sittende igjen med kjempetap etter at politiet har beslaglagt og hentet båtene. Stadig bedre merking av båtene gjør at flere tyverisaker blir løst. – Selv om de fleste mener å ha handlet stjålet båt i god tro, blir tyvegodset tatt fra dem, sier utreder Petter Domaas i If Skadeforsikring. Han advarer nå folk mot kjøp av stjålne fritidsbåter og motorer som tyvene forsøker å selge. Petter Domaas oppfordrer kjøpere av bruktbåter til å se etter eventuelle tidligere registreringsmerker, og ikke nøle med å ta kontakt med Småbåtregisteret eller Securmark.

– Det bør blinke varsellamper hos potensielle båtkjøpere hvis båten ikke er registrert. Falske kjøpekontrakter verserer også i dette tyverimarkedet, og det er viktig å vite hvem man kjøper båten av. Sjekk derfor identiteten til selgeren, råder Domaas.

Årstall	2010	2011	2012
Fritidsbåt i alt	9 476	9 747	8 915
Tyveri	1 950	1 738	1 499

VELKOMMEN TIL ET NYTT RS-MAGASIN



Du holder nå i hånden Redningsselskapets nye magasin. Dette, sammen med våre nye nettsider og aktive bruk av twitter og facebook, skal sammen skape store og gode kontaktflater både i og utenfor medlemsmassen vår.

Når skøyta kommer susende langs en stille sommerkyst, er det for å hjelpe noen som trenger *oss*. I det nye magasinet kan du også finne artikler som handler om at vi trenger *deg*, som økonomisk og politisk støttespiller, og som frivillig i våre sjøredningskorps.

For oss er det viktig at informasjon blir båret oppe av de samme verdier som vårt varemerke RS alltid har stått for, nemlig kvalitet. Med det nye RS-MAGASINET tar vi med oss videre tradisjonene fra de gamle bladene «Redningsskøyta» og «Trygg på Sjøen». Det er også viktig at vi viser samtidsmusikalitet, løfter blikket og tør å bruke moderne virkemidler for å nå fram – ikke minst for å få med oss den yngre RS-generasjonen.

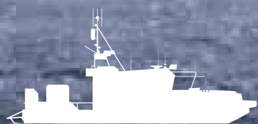
Redningsselskapet er en operativ beredskapsorganisasjon. Alt vårt virke bygger på jobben som våre fantastiske skøytemannskaper gjør, og vissheten om at vi har det beste materiellet som flyter langs vår langstrakte kyst. 42 skøyter, fordelt på 25 med fast ansatte mannskaper og 17 frivillig bemannede redningsskøyter. Ut fra et medieståsted, utgjør denne gjengen på flere hundre personer Norges beste korrespondentkorps. Deres historier og heltedåder får stadig oppmerksomhet i mediene. Det er på tide at deres stemmer også får den plass de fortjener i våre egne spalter.

Redningsselskapet er også en frivillig organisasjon. Det byr på ekstra utfordringer, fordi vi er avhengige av at andre er med på å finansiere det vi driver med. Mange tror at staten bidrar med mange penger inn i vår organisasjon. Sånn er det ikke – bare ti prosent av våre finansielle midler kommer derfra.

RS-MAGASINET skal være et magasin for alle som er glade i sjø- og båtliv, eller i vårt vakre og ville kystlandskap. Vi skal ikke bare være et blad for båtfolket, men et moderne magasin som tar opp i seg verden rundt oss. Vi skal fortelle de små historiene med like stor glød som vi bærer frem stemmene til politikere og meningsbærere fra styre og stell i dette landet – de gode debattene, de sterke meningene og de forpliktende ordene. Alle er viktige støttespillere for vår organisasjon.

Åpenhet er et credo for RS. Denne åpenheten skal vises gjennom en klar stemme, god informasjon og kvalitetsjournalistikk. For oss er RS-MAGASINET og de nye nettsidene slike stemmer.

Rikke Lind
facebook.com/rikkelind
twitter.com/rs_rikke



NÅR ALARMEN GÅR, RYKKER NRK OG FRIVILLIGHETEN UT

BARN OG UNGDOM ER VITEBEGJÆRLIGE. SELDA EKIZ ER NRK-ORAKLET SOM SØRGER FOR AT DE FÅR VITE ENDA MER. EN VÅRDAG SOM BØD PÅ TRE ÅRSTIDER, FIKK HUN PRØVE SEG BÅDE SOM REDNINGSKVINNE OG REDDET, KYNDIG VEILEDET OG HJULPET AV REDNINGSSELSKAPETS MANGE FRIVILLIGE I TRONDHEIM.

TEKST & FOTO *Frode Pedersen*





Programleder Selda Ekiz vant Gullruten som beste kvinnelige programleder, og tar alle utfordringer på strak arm.

Nysgjerrigheten lenge leve! Ingen er bedre på dette enn NRKs sprudlende og tøffe programleder Selda Ekiz. I vitenprogrammet Newton på NRK har hun i to år sørget for innsikt og kunnskap til våre unge håpefulle mellom åtte og tolv år. Under en særdeles variert trøndersk vårhimmel, kastet hun seg bokstavelig til sjøs, helt frivillig, for å lære om hvordan livet på en redningsskøyte kan fortone seg

Er det noen som lurer på hvorfor hun har et unorsk navn? Jo, fordi foreldrene er fra Tyrkia, men Selda er født i Drammen. Og lurer du på hvorfor hun digger vitenskap? Så er svaret at hun er selverklært nerd og har mastergrad i fysikk på instrumentering og nanoteknologi.

AKTIVT SJØREDNINGSKORPS

Frivillighetskorpset i Trondheim teller cirka 60 veldig aktive medlemmer med egen redningsskøyte, «Rescue UNI». Den blir bemannet av frivillige 24 timer i døgnet året rundt. Alle liker å spøke med at ingen medlemmer får bo lenger unna enn 20 minutter fra basen, fordi det er tiden det skal ta å få skøyta ut i aktiv tjeneste. Skipper for dagen var Trond Ola Halsli, til daglig opptatt med IT i Vegdirektoratet, men denne dagen frivillig i Redningsselskapet.

Han var ikke alene om å formidle entusiasmen for jobben sin i RS. Sammen med seg hadde han et godt tverrsnitt av befolkningen som daglig gir av seg selv for at andre skal ha en bedre og tryggere hverdag på sjøen.

En av disse er Siri Vaagan, en av lederne i forsikringsselskapet Danica. Hun kom i miniskjørt, og forvandlet seg raskt til uniformkledd RS-representant med tre striper på skulderen. Halvtimen senere var hun sjøklar på akterdekket, utkledd som «teletubby» (RS-sjargong for folk i redningsdrakt). I snøstormen som herjet et kvarters tid, sto hun klar til å bistå en programleder som snart kom i havsnød.

Tøffe jenter:
Utkledd som «Teletubbies» gjør de seg klare til sjøbad i snøstormen.



Skipper for dagen var Trond Ola Halsli, til daglig opptatt med IT i Vegdirektoratet, men denne dagen frivillig i Redningsselskapet.



Programleder Selda med smilet på plass.

HUN STILLER DE «DUMME» SPØRSMÅLENE

NRKs program Newton har 350 000 seere. De fleste unge, men med mange skaptittere også fra dinosaurtiden. Det er noe med formen og tilnærmingen til vitenskap som fenger. Sentralt i den fine formidlingen står en redaksjon som tar ungdommen på alvor, med programledere som tør å stille de dumme spørsmålene slik at svarene blir så enkle at alle forstår.

–Liker du å undre deg? spør vi.

– Ja, jeg er en kjempenysgjerrig person, og leser meg opp på alt mulig rart i flere timer om dagen. Det er nesten som en hobby å være nysgjerrig, svarer Selda

– Hvordan virker en sånn «jetmotor»? Tåler denne båten virkelig å gå rundt uten at den synker? Er dere sikre på at drakten ikke lekker? spør hun skipper Trond Ola Halsli, som får utfordringen med å svare forståelig.

– Når vi snakker om jetmotor, snakker vi mer om måten båten kommer seg forover eller bakover på. Motorene er helt vanlige dieselmotorer, men propellene er byttet ut med noe vi kaller vannjet.

– Tenk deg en vannslange som spruter ut vann, og at du er brannmann med stor og tykk slange. Jo mer trykk du setter på vannet, desto hardere blir det å holde i slangen. Vanntrykket skyver slangen bakover. Den samme kraften påvirker vannstrømmen i «jetmotoren». Jo mer gass vi gir, desto sterkere blir vannstrømmen som skyver båten fremover, og farten øker.

"NÅR VI SNAKKER OM JETMOTOR, SNAKKER VI MER OM MÅTEN BÅTEN KOMMER SEG FOROVER ELLER BAKOVER PÅ"

– Til å hjelpe oss med dette, har vi 700 hestekrefter. Vi kan kjøre forover eller bakover ved å snu vannstrømmen med et digert skjold, forklarer båtfører Halsli på sin rolige og mest forståelige måte. Og programleder Selda nikker ivrig, og smiler stadig inn i kameraet for å bekrefte at dette forstår vi veldig godt, ikke sant?

– Hvorfor ønsket dere å undre dere over arbeidet som Redningsselskapet gjør? spør vi.

–Vi i Newton liker å gjøre litt forskjellige ting, og spesielt ting som kanskje målgruppa vår ikke kjenner til helt. Etter at researchen på saken var gjort, ble det klart at her er det mye å ta av som vil interessere seerne våre. I tillegg var det jo veldig morsomt at dere ville stille opp! sier Selda. ■■



Munkholmen sett fra salongen i «UNI Trondheim».



RS «UNI Trondheim».

ETABLERING AV SJØREDNINGSKORPS

Etableringen av sjøredningskorps er et supplement til de mer tradisjonelle redningsskøytene med lønnet mannskap. Sjøredningskorpset har mange oppgaver, og den viktigste er bemanningen av redningsskøyter. I tillegg til Redningsselskapets 25 fast bemannede redningsskøyter, blir 17 skøyter bemannet av frivillige mannskaper. Disse mannskapene legger ned en betydelig frivillig innsats, og er en viktig ressurs i beredskapen langs kysten. Takket være frivillig innsats med å samle inn penger og å hjelpe til i beredskap og ulykkesforebyggende arbeid, har Redningsselskapet kunnet redde liv og berge verdier på sjøen i 120 år.

KORT OM RSRK TRONDHEIMSFJORDEN

RSRK Trondheimsfjorden er en del av Redningsselskapet, og består av en stor gruppe frivillige som arbeider for å berge liv og verdier til sjøs. I tillegg til døgnkontinuerlig beredskap året rundt, gjennomfører korpsmedlemmene mange demonstrasjoner på sjøen og holder foredrag bl.a. på skoler og i båtforeninger. Hver mandag året igjennom har sjøredningskorpset øvelser på fjorden. Korpset har også som mål å drive forebyggende virksomhet blant voksne, barn og ungdom. Holdningsskapende arbeid blant barn og ungdom mener korpset er et spesielt viktig arbeid.

BÅTNYTT
av Pål Silberg

Med 90 000 hester

Sheikh Khalifa, sjefen i olje-emiratet Abu Dhabi, hadde spesielle krav da han bestilte en 180 meter lang yacht av det tyske Lürssen-verftet. Den skulle gå fort i ekstrem varme og ha minst mulig dypgående. Resultatet ble en yacht som stikker 4,3 meter dypt og har en toppfart på over 30 knop. To dieselmotorer og to gassturbiner er koblet til vannjet. Den totale motorkraften er på 94 000 hestekrefter. Azzam, som er det foreløpige navnet til yachten, er 180 meter lang. Dermed henvises Eclipse, som eies av russeren Roman Abramovich, med sine 162,5 meters lengde, til andreplassen på listen over verdens største privateide yachter.

Finnmaster i ny nisje

Den nye Finnmaster-modellen har fått navnet Pilot 7.0. Skroget er utformet slik at det skal være stabilt når båten ligger stille og være retningsstabilt i lave hastigheter. Under dekk har man fått plass til fire sitteplasser, en liten bysse, køyeplass til to og toalett tilkoblet septiktank.

Som standard leveres båten med fast bensintank på 139 liter, puter, en vindusvisker, pumpe for spyling av akterdekket med saltvann og komplett bysse. Båten kan leveres med baugpropell, trimplan og utvendig styreposisjon.

FINNMASTER PILOT 7.0

Land	Finland
Lengde	9,60 meter
Bredde	2,50 meter
Vekt	1 350 kilo
Motor	Yamaha, 90 - 150 hk
Informasjon	www.yamaha-motor.no



Profesjonelt preg: «Negative vinduer» gir Pilot 7.0 et profesjonelt preg. Med en motor på 150 hk er prisen 463 000 kroner. Utvendig styreposisjon er ekstrautstyr.



Trippel i effektiv produksjon

Ryds er en av de få fabrikkene som klarer å serieprodusere båter med det som kalles vakuumstøp i former. I følge fabrikken sparer dette både materialer og arbeidsinnsats. Resultatet er lave kostnader pr. produsert enhet. Når fabrikken i tillegg utnytter samme skrog til tre forskjellige modeller, blir prisen gunstig. F588 WA med en 90-hester på hekken kommer på cirka 280 000 kroner.

Årets nye F-modeller, 588 WA (skjærgårdsjeep), Duo (bow rider) og Sport (sidemontert styrekonsoll) er basert på samme lest og samme filosofi som F528. Det vil si en enkel, praktisk innredning og god plass å bevege seg på om bord.



Lett og billig: Ryds påstår at om andre hadde bygd F588 WA, ville den kostet 100 000 kroner mer og vært 20 % tyngre.

RYDS F588

Land	Sverige
Lengde	6,25 meter
Bredde	2,45 meter
Vekt	700 kilo
Motor	Mercury, 115 - 150 hk
Informasjon	www.ryds.se

Finsk feinschmecker

Den nye, ti meter lange båten til Grandezza er både rommelig og kompakt. Basisen er den eldre DC-modellen, men finnene har rokert innredningen til det bedre og mer brukervennlige, sett med våre turbåtbriller. Byssa er flyttet opp i cockpiten. Takket være vippeplater, har den bra arbeidsflater. Cockpiten rommer i tillegg sittegruppe og førerposisjon.

Selv om det er mye innredning i cockpiten, er det også god plass å bevege seg på. Taket over cockpiten har skyveluke. Fra taket er det enkelt å dekke hele cockpiten med kalesje. Under dekk er salongen borte. I stedet har båten fått to lugarer med fire soveplasser og bad.



Enkel eller dobbel: Grandezza 33 OC kan leveres med en eller to dieselmotorer. Med en motor på 300 hester, er toppfarten cirka 35 knop.

GRANDEZZA 33 OC

Land	Finland
Lengde	10,03 meter
Bredde	3,23 meter
Vekt	4 800 kilo
Informasjon	www.grandezza.fi

Kjapp og velutstyrt

Uttern D57 er en klassisk daycruiser. Forut under dekk kan man overnatte. Her er det også mulig å bruke det kjemiske toalettet, som er standardutstyr. Cockpiten er innredet med to stoler i fartsretningen bak vindskjermen, pluss tverrbenk akter. Bak tverrbenken er det en rommelig plass hvor kalesjen kan stuves bort. Med den største motoren på 150 hester, får D55 en toppfart på cirka 40 knop. Prislappen for båten med denne motoren er 357 000 kroner.

UTTERN D55

Land	Polen
Lengde	5,65 meter
Bredde	2,29 meter
Vekt	920 kilo
Motor	Mercury, 100 - 150 hk
Informasjon	www.uttern.com



Kompakt: Uttern D55 har rommelig cockpit og plass for overnatting under dekk.



Mer av alt: Nimbus introduserer en større modell basert på Coupé-filosofien.

Nimbus har solgt over 3 000 båter i Coupé-serien. Nå utvides den med en 40-foter. Dekkshuset er trukket mot babord. Det gir et bredt sidedekk. I overbygget er det utgang til sidedekket fra førerplassen. Under dekk innredes båten med tre lugarer og to bad.

Motoralternativene er hentet hos Volvo Penta. Kundene kan velge mellom D4- eller D6-motorer. Med fulle tanker veier båten over ti tonn.

Plug & Cruise

Atlantis har bygd om sin walk around-modell på 36 fot. Vindskjermen er skiftet ut, tak på en kraftig stålbøyle er nytt, og badeplattformen er forsterket. To dieselmotorer er erstattet med tre Mercury-utenbordsmotorer. Båten blir et halvt tonn lettere med en slik løsning. Atlantis har valgt en tradisjonell cockpitløsning med en byssekonsoll bak førerposisjonen. Konsollen inneholder grill, vask og kjøleskap. Akter, mot badeplattformen, har båten bord og sitteplass til fire personer.

Kabin rommer, foruten to faste køyer, en liten sittegruppe og bad.



Ingen racer: Med fulle tanker veier 36-foteren drøyt ti tonn. Toppfarten oppgir fabrikken til 42 knop.

ATLANTIS VERVE 36 OB

Land	Italia
Lengde	12,68 meter
Bredde	3,89 meter
Vekt	10 200 kilo
Motor	Mercury, 3 x 300 hk
Informasjon	www.atlantisyachts.it

Enkel bruksbåt



Sting 535 Pro er båten for dem som ikke er veldig opptatt av utseende og fart. Alternativet til den polskproduserte båten er Øien 530. Fabrikken som lager denne båten ligger i Nordfjordeid. Øien har produsert nesten 3 000 eksemplarer av sin 530-modell. Begge båtene har en enkel innredning, liten styrekonsoll og god plass på dørken. En Sting Pro kommer på snaut 130 000 kroner med en 40-hesters motor. Prisen inkluderer stoffing.

STING 535 PRO

Land	Polen
Lengde	5,35 meter
Bredde	2,23 meter
Vekt	445 kilo
Motor	Evinrude, 25 - 50 hk
Informasjon	www.fischemarine.no

Vinnermodellen

Den nye båten til Nordkapp ble kåret til Messens Motorbåt under Sjøen for alle. Nordkapp har samarbeidet med Espen Thorup om konstruksjon, design og innredning. 605 Enduro har «rett baug», som er blitt så populært. Verftet sier at lengre vannlinjelengde gir lavere planingsterskel og bedre og mykere sjøegenskaper.

Nordkapp har lagt seg i selene for å skape en båt som er praktisk og brukervennlig, samtidig som den er pen å se på. Konsollen er sidemontert og har en stor vindskjerm på toppen. Både for og akter er det rom for anker, kjetting og tauverk. Kalesje, som pakkes i forkant av vindskjermen, og hydraulisk styring er ekstrautstyr. Med dette og et par andre kryss på listen over ekstrautstyr, kommer båten på snaut 400 000 kroner med en 130 hesters motor på hekken.



Smal: Den nye, seks meter lange Enduro-modellen til Nordkapp er bare 2,20 meter bred. Med en 90-hester på hekken er grunnprisen 291 400 kroner.

NORKAPP 605 ENDURO

Land	Norge / Polen
Lengde	6,06 meter
Bredde	2,20 meter
Vekt	800 kilo
Motor	Evinrude, 90 - 150 hk
Informasjon	www.nordkapp-boats.no

Prisgunstig turbåt

Bavaria Cruiser 37 kommer på vannet i løpet av sommeren. 37-foteren, som er en oppgradert versjon av Bavaria 36, vil koste fra kr 870 000. I tillegg kommer transport og klargjøring, samt diverse utstyr for seiling i Norge.

Den største forskjellen mellom Cruiser 36 og 37 er at den nye modellen får flere og større vinduer i overbygget. Det gir båten et mer moderne preg. Bavaria 37 blir som standard levert med to lugarer og et felles bad bak. Den kan leveres med tre lugarer. Da blir byssa flyttet, og kartbordet forsvinner.



Satte standarden: Bavaria var blant de første med nedfellbar badeplattform. Den nye 37-foteren har selvsagt også det.

BAVARIA CRUISER 37

Land	Tyskland
Lengde	11,30 meter
Bredde	3,67 meter
Vekt / kjølvekt	7 000 / 2 080 kilo
Dypgående	1,95 / 1,63 meter
Seilareal	69 kvadratmeter
Motor	Volvo Penta, 18 hk
Informasjon	www.lundebaat.no

Fleksibel turseiler

Den nye modellen til Jeanneau, som er konstruert av Philippe Briand, kan leveres med tre eller fire lugarer under dekk. Med tre lugarer er det gedigen plass i lugaren forut. Mellom lugarene har båten en rommelig salong med langsgående bysse på styrbord side. Du kan også få den med en vinkelformet bysse kombinert med to «kosestoler» vis-à-vis sittegruppen i salongen. Materialene under dekk er lyse og moderne.

Skroget til 469-modellen har knekkspant. Det er «inn». Hensikten med knekkspant er å gi båten bedre stabilitet. Den krenger mindre og tåler mer vind før det blir behov for å reve.



Badeplattform: Sun Odyssey 469 har port i hekken som kan åpnes. Når den felles ned, får båten en rommelig badeplattform.

JEANNEAU SUN ODYSSEY 469

Land	Frankrike
Lengde	14,05 meter
Bredde	4,49 meter
Vekt	10 800 kilo
Dypgående	2,24 meter
Seilareal	105,5 kvadratmeter
Motor	Yanmar, 54 hk
Informasjon	www.jeanneau.com

Trailbar morobåt

J/70 er i følge verftet en morsom, trygg og enkel båt. Senkekjølen kjør at båten kan trailes. Vekten er også så beskjeden at man ikke må ha en stor, tung SUV for å ha den på henger bak bilen. Masten er i karbon, slik at den er lett å sette opp og rigge ned.

Under dekk har båten en liten kabin med stuveplass til utstyr. Det er også mulig å hvile i kabinen, men i motsetning til Fabola Diva 24 DC, er ikke J/70 en overnattingsbåt. J/Boats har produsert mer enn 12 000 båter. Modellrekken spenner over 13 modeller fra 7 til 13,5 meter.



Rask og lett: J/70 veier under et tonn og har over 20 kvadratmeter seilareal.

J/70

Land	USA
Lengde	6,93 meter
Bredde	2,25 meter
Vekt / kjølvekt	794 / 286 kilo
Dypgående	1,45 meter
Seilareal	21 kvadratmeter
Motor	Utenbords, min. 2,5 hk
Informasjon	www.jboats.com

Bygd for regatta

Jenanneau tar sikte på å plassere den nye Sun Fast-modellen i seilingskategori A. Da kan den delta i lange havseilaser, enten det er med en soloseiler om bord eller fullt mannskap. Sun Fast 3600 vakuumstøpes for at skroget skal bli lett, stivt og sterkt. Blykjøl er standard. Av totalvekten på 4 500 kilo ligger hele 2 000 kilo i kjølen. Båten får to ror koblet til rattstyring. Når det gjelder rigg, seil og styring, kan båten i stor grad kan skreddersys. Leveres med dekksutstyr fra Harken, men uten seil. Innredningen består av to doble lugarer i akterskipet, en mikroskopisk bysse, salong og toalett plassert helt fremme i baugen.

SUN FAST 3600

Land	Frankrike
Lengde	11,25 meter
Bredde	3,55 meter
Vekt / kjølvekt	4 700 / 2 000 kilo
Dypgående	2,15 meter
Seilareal	69 kvadratmeter
Motor	21 hk
Informasjon	www.sunfast.fr



Fartsmaskin: Det er Daniel Andrieu som har konstruert den nye lettvektsbåten til Jeanneau.



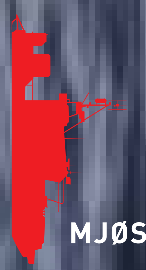
STOR REDNINGSSKØYTE FOR ET LITE HAV

SKJÆRGÅRDEN I GØTEBORG LIGNER IKKE MYE PÅ MJØSA, MEN SIDEN REDNINGSSKØYTE RS 148 FØRST HADDE TATT TUREN NED I DEN SVENSKE SKJÆRGÅRDEN, KUNNE VI LIKE GODT SETTE SKUTA PÅ SKIKKELIG PÅ PRØVE.

TEKST & FOTO *Frode Pedersen*
I samarbeid med bladet Båtliv



RS 148



MJØSVEKTEREN

/50 KNOP

(TALL/FAKTA)

GLASSFIBER/KARBON SANDWICH INJEKSJONSSTØPT
2 X 300HK, SATT OPP FOR MAKSIMAL «BOLLARD PULL»
KAN UTRUSTES MED DOBLE INNENBORDS DIESELMOTORER
NORSK AGENT: POLARMARINTECH
VERFT: MARINE ALUTECH OY AB (WWW.MARINEALUTECH.COM)

LENGDE-11,35 M
BREDDE-3,70 M
SKROG-26 GRADER V-BUNN
VEKT (FULLASTET) CA. 5000 KG

Skipperne Jostein Aaslund og Frode Rostad sier seg svært godt fornøyd med den nye skøyta



▼ I rorhuset er det doble Furuno skjermer med både radar, AIS og kartplotter.





DET ER VEL IKKE OFTE MJØSA KAN SKILTE MED FIRE METER HØYE BØLGER, MEN DETTE SKROGET SKAL TÅLE DENNE BØLGEHØYDEN I FØRTI KNOP

Mjøsas nye rødhvite stolthet, redningsskøyta RS 148 «Mjøsvekteren», hadde tatt turen for å vise seg frem for et av verdens mest kresne båtpublikum. High Speed Boat Operation Forum er for folk med over middels sær båtinteresse. Her samles profesjonelle konstruktører og brukere fra hele verden for å dele erfaringer og teste ut de nyeste og mest ekstreme båtene på markedet. En helt grei start for ei skøyte som skal gå på Norges tøffeste innlandshav, Mjøsa.

Båtens skrog er tegnet av norske Birger Kullman, mens det finske verftet Marine Alutech OY AB har stått for resten. På hekken henger to Mercury Veradoer på hver 300 hk. Fullt utstyrt veier båten i overkant av fire tonn.

Det er gjort en fantastisk jobb med dette skroget, og under vår testtur var vi ni voksne menn om bord, pluss 500 liter drivstoff. På tross av dette, klarte vi å oppnå en toppfart på 43 knop. Da er maskinene justert til å yte bare 80 prosent av maks, og det er montert propeller for stor slepekraft. Med et annet propelloppsett og tre personer om bord, skal båten på en god dag klare 50 knop.

Når vi kjører spakene helt ned mot instrumentpanelet, er forbruket på hele 226 liter pr. time, men så har vel aldri Verado-motorene vært særlig kjent for å være spesielt edruelige. Slakker vi av til marsjfarten på rundt 33 knop, faller forbruket til rund 120 liter i timen.

SKAL TÅLE FIRE METERS BØLGER

Det er vel ikke ofte Mjøsa kan skilte med fire meter høye bølger, men dette skroget skal tåle denne bølgehøyden i førti knop.

Under vår prøvekjøring klarte vi godt over 40 knop, men bølgene var ikke mer enn 1,5 meter. Båten oppførte seg velbalansert og eksemplarisk i alle fartsområder.

Etter å ha lekt noen timer om bord i de to Goldfishbåtene som også befant seg i Gøteborg på den tiden, må jeg si at begge de to båtene, slik de var satt opp, ville hatt problemer å følge «skøyta» i starten. Vi spøkte litt om bord, at hadde vi konkurrert om å være raskest på den første mila, ville nok RS 148 ha vunnet. Men så ville det vært takk og farvel. Egentlig ganske imponerende, når skuta var satt opp for maks trekkraft og ikke maks hastighet.

Som på mange av de andre redningsskøytene, er den spekket med utstyr. Ei lita byssa og kaffetrakter er en selvfølge, selv for folk med korte avstander, slik man har på Mjøsa. Men ellers er det både sykebåre og bukseringskrefter i massevis. I rorhuset er det doble Furuno skjermer med både radar, AIS og kartplotter.

Når vi stiller det litt dumme spørsmålet om de går eskortetjeneste på Mjøsa, humrer begge skipperne Frode Rostad og Jostein Aaslund.

– Nei, det gjør vi ikke, men det har hendt at vi har gått til Helgøya for å lage smulere forhold i vårt kjølvann til småbåtene på badetur.

Frode Rostad og Jostein Aaslund er ikke alene om å bemanne skøyta på Mjøsa. I sjøredningskorpset der er det 18 frivillige som deler denne jobben mellom seg. Skøyta er operativ fra april til desember, om isforholdene tillater det. Hjemmehavna er Gjøvik, men med en maksfart på over 40 knop har skøyta stor rekkevidde på vårt største innlandshav. ■■

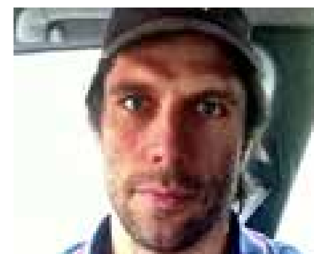


Kartplotter er bra, men du må også beherske «gammelmåten», mener skipper Frode Rostad.

KJETIL ØSTLI (37) HALVT LOFOTVÆRING, HALVT HALLINGDØL, BOSATT I OSLO

Har de siste 15 årene skrevet for Aftenposten/A-magasinet. Har mottatt Arne Hestenes-prisen, NTBs språkpris og Schibsted Journalism Award. Har skrevet boken Politi & Røver (2009), for denne mottok han Brageprisen. Fisker (ørret, sjø-ørret). Har aldri styrt båt. Men liker å sitte i en. Hvis det ikke er bølger.

Sier ja til alle som spør om han vil være med på båttur/seiltur. Gründer nå Norges første friluftsmagasin på nett: Harvest – Mennesket & Naturen og kommer i august. Det handler om menneskets lengsel etter natur og å komme seg ut på eventyr. Nettstedet er gratis.



- LOFOTEN OG JEG

Halve meg er fra Lofoten, det virker bare ikke sånn. Jeg drømmer om hav, men kan ingenting.

Jeg kan ikke kjøre båt. Kan ikke forskjell på styrbord og babord. Vet ikke hva pinnene og bøyene på havet betyr. Et skjær? Garn? Ubåt? Se opp for sjøorm? Jeg kan ikke rense fisk fort nok, vant som jeg er til småørret. Jeg blir sjøsyk. Er engstelig for steinbit. Jeg var den eneste på leirskolen som ikke klarte halvstikk eller hva søren det heter. Og når jeg snakker nordnorsk, snur familien min seg og skamrødmer.

Jeg kan svømme og er god på stangfiske, men mangler ellers kystfolkets ferdigheter.

Likevel dras jeg mot nord, til Henningsvær. Det er der jeg kommer fra, og jeg elsker å vise det frem for kona og barna, og stolt råder jeg søring-venner til å dra dit.

Når jeg hører måker i Oslo, tenker jeg på Lofoten. Tenker jeg på Henningsvær, ser jeg for meg bestefar, sittende på en stol foran huset i det lille fiskeværet. Han troner, altfor stor for pinnestol, med fingre tjukke som grillpølser og tanker uregjerlige som vinden rundt ham.

Ka du tru, Kjetil, skulle vi lagt været i et lokk? Hæ, været?

Lagt en kuppel over Henningsvær. Stæng nordavinden ute. Æ satte en ingeniør fra Trondheim på saken. Men han så ikke genialiteten i min plan!

Når jeg hører måker i Oslo, tenker jeg på barndommen hos mor og far. Jeg kjenner lukten av sjøvann, mors fiskekaker, råtten fjære og tørrfisk. Jeg lengtet etter å komme dit hver sommer. Men jeg ble aldri «innfødt». Halve meg skulle jo skjært hoder og torsketunger. Men andre halvdelen er fra Bærum! Og jeg vokste opp på Gol i Hallingdal, stengt inne av skau, elv og fjell. Og jeg flyttet til Oslo... Alt dette visste bestefar der han satt foran huset og pratet.

Nå, hvordan går det med bygutten? Er det mulig å ha en jobb der du kun trykker fingre på en PC? Du sku fløtta hit! Skulle skjært høu! Og tunge!

Nesten samtlige i slekta kan alt det der. De vokser opp med det. Selv kan jeg kun skrive om det. Fotografere det. Jeg er et symbol på Norge, tenker jeg. Jeg viser frem vakre Lofotens kystkultur til andre, jeg peker på hav og fjell og fiskeskøyter. Men jeg har ikke peiling! Er kun en turist. Som kan skryte av det jeg ser. Jeg er den nye nordmannen, tenker jeg litt trist.

ER DET MULIG Å HA EN JOBB DER DU KUN TRYKKER FINGRE PÅ EN PC? DU SKU FLØTTA HIT! SKULLE SKJÆRT HØU! OG TUNGE!

Mange av oss som bor i byer kjenner uro når vi kommer hjem. Frykten for at vi er blitt forfinet, for svake, for urbanisert. Frykten for at de skal tro vi føler oss finere enn dem. Det motsatte er tilfellet. Vi snobber ned for å passe inn. Vi vil høre til!

Nå, bygutt, klarer du å male garasje, da? Har du sterke nok armer til å slå gresset? Og sterke nok bein til å løpe til Leif Rune og hente flyndre?

Som jeg malte. Som jeg slo gras. Som jeg løp. Som jeg var stolt den sommeren jeg fikk en rekordtorsk på stang under broa. Den var så tung at jeg så vidt klarte å

Morgenstemning.
Ville og vakre Lofoten. Innseilingen mot Svolvær, med Svolværgeita i bakgrunnen.

dra den opp. Kanskje to kilo! Jeg bar den hjem og henta far. Se! Sa jeg. Hvor da? Sa han. Torsken! Mega-svær, sa jeg. Nå blir katta glad, sa han, vant som han var til skreifiske.

Far skjønte tidlig at jeg aldri ble en av dem. Men jeg husker da han innså at jeg kunne noe de ikke kunne. Fremfor å gå ut i båt, trakk jeg opp i heiene.

Det er et vann oppi heia, sa han, med ørret - men den er umulig å få. Ingen klarer det.

Jeg gikk opp på heia.

Tok frem finfiskeren i meg fra Gol, smøg meg lydløst til bredden og ventet på vak. Der! Jeg kastet ut. BANG! En gang til. BANG!

Dæven han steike, sa far da jeg kom hjem med to svære ørret. Å, dæven, sa han stille.

Far elsket ørret. Innerst inne var han nok litt stolt av at jeg fikk til ting han ikke mestret.Ka du tru, Kjetil, du som e flenk med ord. Kan du leit opp nånn italienere og nigerianere der nede i Oslo og snakk dæm varme og få dæm te å kjøp fesk fra mæ? Og i morra må du opp på Heia igjen. Æ sku gjerne hatt to ørret tell. Kun du som klare det her i Henningsvær. ■■



2.000
54
1





LEGG TUREN INNOM DEVOLDFABRIKKEN I SOMMER!





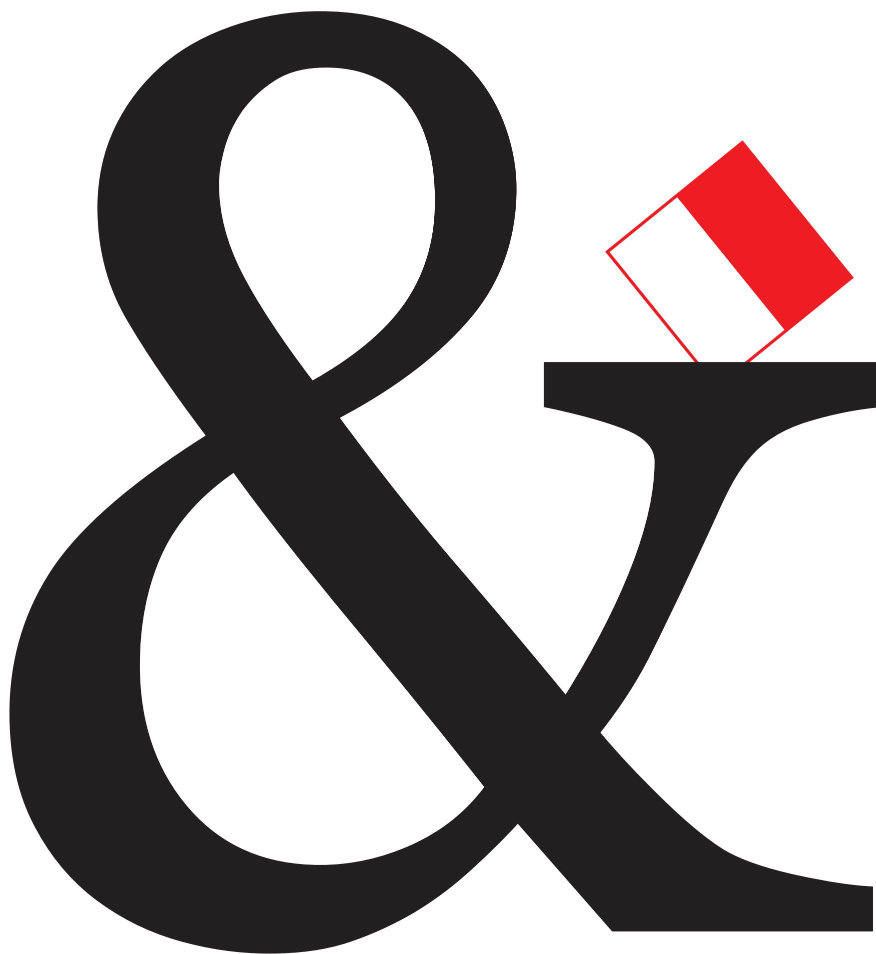




DEV
OLD



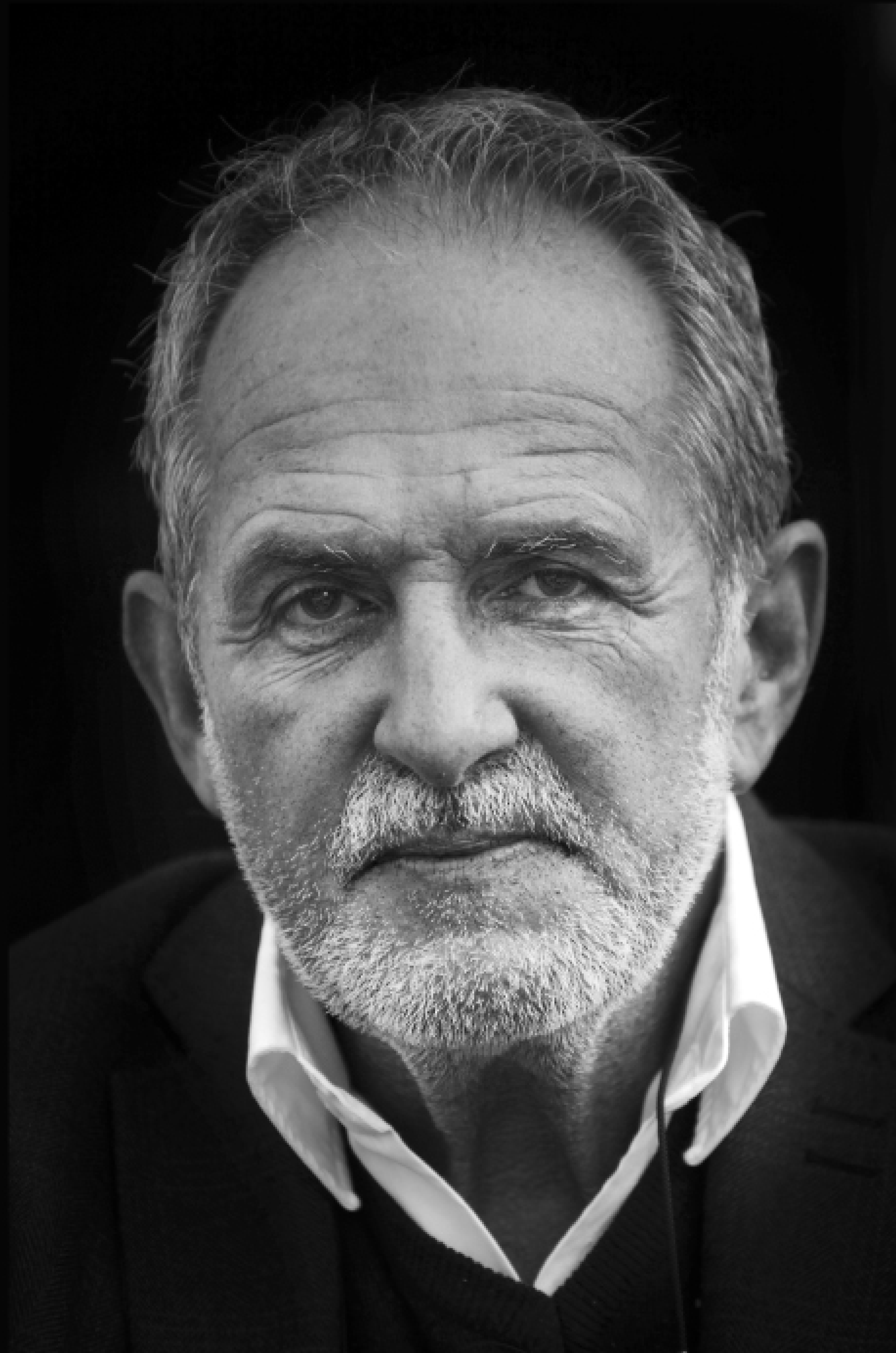
LARKOLLEN-LOSEN



MARTINI-MATROSEN

Han har ennå mye ufortalt, Jon Michelet. Snart er han ferdig med bind to av salgssuksessen «Skogsmatrosen» og lover flere. Visste du at han fikk kallenavnet «Martini» av Kong Olav, og at han under en drill på kongeskipet holdt på å spidde Hans Majestet med en båtshake?

TEKST OG FOTO: *Frode Pedersen*



Dra aldri noen ned i søla – romanfigurene mine skal behandles med respekt, uansett hvor jævlig omgivelsene er. Om de er på horehus eller i krig, så skal man ta vare på verdigheten, sier forfatter Jon Michelet.

Kanskje ikke så rart han har Tolstoj som sitt store forbilde. Jon Michelet runder nå 69 år, og opplever en suksess som er få norske forfattere forunt.

Ser man på det samlede forfatterskapet til Michelet, oser det av mye salt sjø og solidaritet. Nå er roman nummer to i serien om skogsmatrosen og krigsseileren Halvor Skramstad straks ferdig. Han har lovet tre bind i alt, men hvisker oss i øret at han har materiale til å skrive mange flere, og at det ganske sikkert blir en bok nummer fire.

HAN SEILER UT OG LANGT BORT PÅ DET STORE HAVET FOR Å FÅ «OCEANFØLELSEN» – DEN SAMME FØLELSEN SOM FORFATTEREN SELV SØKTE PÅ SEKSTITALLET

«En sjøens helt – skogsmatrosen», handler om den unge skogsarbeideren og jegeren Halvor Skramstad, som reiser fra sin pasifistiske kvekermor og kommunistfar et sted utenfor Rena. Han seiler ut og langt bort på det store havet for å få «oceanfølelsen» – den samme følelsen som forfatteren selv søkte på sekstitallet, da han reiste ut som styrmann i utenriksfart. Michelet kaller det også for «den store friheten». ▶





Jon Michelet drømmer seg gjerne bort mot sitt «Oceania».



Signalist Michelet gjenoppfrisker gamle kunnskaper.

I dag får han den samme følelsen om han tar snekka si og tøffer ut forbi Sletter-øyene. Da ser han oceanet vide seg ut mot Færder.

For Halvor blir det å mønstre på Wilhelmsen-skipet Tomar i 1940. Rammen er en reise verden rundt, men det er Michelets sterke personskildringer og inngående kunnskap til skipsorganismen som egentlig preger boken. Halvor er det Michelet kaller «en sann jeger, men en motvillig kriger».

Jeg er garantert ikke alene om å ha falt pladask for den sympatiske unge mannens maritime univers, og jeg benytter sjansen til å hviske til forfatteren at det går helt greit om han gir oss mange, mange flere kilotunge, ramsalte romaner fra sin og Halvors maritime verden. For Michelet er klar på at han bruker mye av det han selv lærte og opplevde i utenriksseilas i sine bøker.

SPIDDET NESTEN KONG OLAV MED BÅTSHAKEN

Egentlig startet hans maritime karriere i marinen, hvor han fikk kallenavn av Kong Olav under tjeneste som signalmann på kongeskipet i 1964.

– Jo, jeg fikk kallenavnet Martini, mye på grunn av at jeg heter Michelet, og så het forgjengeren min Martini.

Kongen syntes de to navnene lignet på hverandre, så jeg fortsatte altså som matros og signalmann Martini.

– Få vet vel at jeg holdt på å spidde kong Olav med båtshaken en gang jeg stod bakerst i rutinebåten, ja, det ble den kalt, arbeidsbåten om bord i Kongeskipet. Jeg var midt i en båtshakedrill, da kongen holdt på å bli vippet over ende av en stygg sidesjø. Jeg slapp båtshaken for å hjelpe til – den tippet mot kongen, som holdt på å falle over båtshaken. Det gikk bra, altså, men Kongen bemerket det likevel. Han var en streng, men meget rettferdig mann, sier Michelet.

BIND TO MED JØDE OG «TYSKER» I SAMME BÅT

Verden har blitt litt mindre med årene, og stemmen litt lavere. Selv mener han det kommer av at han er blitt mye flinkere til å velge sine kamper ut fra erfaring og klokskap. I lokalmiljøet sitt på Larkollen og i Moss høres tåkeluren fortsatt, bedyrer han.

– Jeg liker motsetninger. Det skaper handlingsrom. Halvor er jeger, men ingen skruppelløs kriger. Han representerer de norske krigsseilerne slik de var. Jeg er blitt beskyldt for å gjøre mine romankarakterer unormalt intellektuelle. Til det vil jeg svare at mange var og ble kunnskapsrike, fordi de hadde tid til lange samtaler om bord. Og boklærde, fordi det å lese var en av de viktigste og få syslene de hadde, underveis.

HVORFOR TRODDE DE AT SJØFOLK IKKE KUNNE FØRE INTELLEKTUELLE SAMTALER ELLER VISE TIL BOKLIG LÆRDOM?

Igjen handler det om å gi mennesker verdighet.

– Til mine kritikere kan jeg jo replisere med spørsmål om hvorfor de trodde at sjøfolk ikke kunne føre intellektuelle samtaler eller vise til boklig lærdom?

Michelet fortsetter derfor å utfordre sine kritikere i bind to. Der gir han «gryteulven» (kokken) æren av å være skipets kloke mann. Og da han fortalte dette til medlemmene i Fredrikstad sjømannforening, stod jubelen i taket.

Det var ikke alltid at kokken om bord ble den som fikk æren av å spille førstefiolin. Nå sørger Michelet for det – en ▶



Tang er havets egne fendere, mener Michelet.

EN OBSERVANT LESER MENTE AT BRENNEVINET «GAMMEL DANSK» IKKE FANTES UNDER KRIGEN. MICHELET SJEKKET OPP DETTE. LESEREN HADDE SELVSAGT RETT, SÅ SÅNN SETT FORTJENER DEN IKKE MERKENAVNET, MENER MICHELET



– I det daglige mediebildet er journalistikk fra det som skjer i handelsflåten helt fraværende, konstaterer Jon Michelet.

stuert både med god mat og et særdeles godt hode.

Gjennom stuerten blir vi også kjent med en av – på den tiden – meget få kvinner om bord, Fridy Falkenbjerg Corneliussen. En sterk dansk kvinne fra Lolland, med mye bein i nesa, som ikke menger seg med gutta i særlig grad.

– Navnet til karakteren hennes er en sammenstilling av min mors navn Fredy og en admiral jeg så opp til, som het Corneliussen, sier Michelet.

I bind nummer to plasserer han i tillegg både en jøde (Melchior) og en tysk-nordmann (Hafslund) om bord i Halvors verden. Dette byr på utfordringer for alle parter. Ikke minst for forfatteren selv, som ikke ønsker å gi dem svarte eller hvite roller, men som klargjør og kartlegger nyansene mellom to motsetninger som må finne sammen i jobben.

– Ikke alle tyskere var nazister. Mange av dem trodde på Tyskland, men ikke på Hitler. Akkurat som det faktum at jødenes historie er mer sammensatt enn at de bare var ofre, sier Michelet.

Det er ikke mange som har kunnet ta Michelet på faktaopplysninger i bind nummer én. Han nevner selv to litt morsomme tilbakemeldinger. En observant leser mente at brennevinet «Gammel Dansk» ikke fantes under krigen. Michelet sjekket opp dette. Leseren hadde selvsagt rett, så sånn sett fortjener den ikke merkenavnet, mener Michelet. Dette har forfatteren rettet opp i paperbackutgaven, som kommer nå.

– En annen historie var at noen mente jeg tok feil da jeg fortalte at gutta var i land og så «Tatt av vinden» i Liverpool i 1940. Etter nye undersøkelser har jeg fått bekreftet at dette kunne være sant. I historiske papirer har jeg funnet at filmen ble vist i Manchester det året, og da kunne den likeså godt bli vist i Liverpool. Sånn holder jeg altså på, ler Michelet.

SELVFØLGELIG MEDLEM AV REDNINGSSELSKAPET

– Jeg har telefonnumrene til alle skøytene på en egen lapp i kahytten på snekka mi.

Michelet sier han har et respektfullt forhold til Redningsselskapet. De har alltid vært en del av sjøsikkerheten. Derfor er

det viktig å vise støtte også, mener han.

– Jeg meldte meg inn i fjor, da jeg kjøpte snekka. Det var en selvfølge. Jeg gikk til og med på kurs som sjøredningskorpset i Moss arrangerte. Jeg kjøpte også en fin redningsdrakt fra Hansen Protection. Til sommeren blir det vel VHF også, for nå har jeg skjønt at det øker sikkerheten. Jeg er fortsatt litt imot denne plottergreia, men mange rundt meg sier at nå må du ha en sånn en også. Så det blir vel til det da…, sier en lett humrende Michelet om sin evne til moderne tilpassinger.

Vi spør om snekka er sjøsatt?

– Nei, ikke ennå – den ligger fortsatt i krybba si på «Arbeidernes Båtforening» i Rygge. Årsaken er at jeg skal gjøre noen utbedringer før sesongen åpner, svarer han.

DRØMMER OM Å FÅ SEILE TIL «GULFEN»

Drømmen hans er å få mønstre på et norsk skip, gjerne en gigantisk tankbåt som skal til Gulfen. Tidligere har han vært rundt Svalbard og til Antarktis om bord i store skip. Sistnevnte reise gikk med Polarstar i 2005, men nå er han altså klar for en ny ferd.

Han er veldig opptatt av journalistikk og det mediebildet som både er til stede, og ikke minst det som er fraværende. Hadde han vært 25 år yngre, skulle han ha startet et reportasjeblad som bare hentet stoff fra livet om bord i de store skipene.

– I det daglige mediebildet er journalistikk fra det som skjer i handelsflåten helt fraværende. Kanskje er dette den største samfunnsbyggende næringen Norge noen gang har hatt, og den blir nevnt bare når noe går jævlig dårlig. Livet om bord i store skip er som levende minisamfunn, på godt og vondt. I dag er de til og med flerkulturelle i langt større grad enn i gamle dager. Det er vel noe av dette jeg har lyst til å oppleve igjen, sier Michelet.

FORTSATT PÅ BESTSELGERLISTENE

I uke 14 i 2013 var han fortsatt inne på bokhandlernes bestselgerliste, og da som eneste norske forfatter. Folk slutter ikke å like hans siste roman, som ble gitt ut høsten 2012. Selv kaller han plasseringen en nasjonal skandale, når man ser den i lyset av resultatlista i Holmenkollrennet.

– Én nordmann blant femten utenlandske forfattere. Skjønner du sammenligningen med Holmenkollrennet, eller? Det er flott at vi nordmenn orienterer oss så mye mot utenlandsk litteratur, men det er ganske ille også, når vi vet hvor mange gode norske bøker som skrives i dag, sier Michelet.

BRUKER PENGER PÅ FOND FOR KRIGSVETERANER

Jon Michelet ønsker å bruke noen av de pengene han tjener på krigsveteranene. Han har skrevet mange bøker om krigsseilerne, men det som kanskje ikke er like kjent er hans engasjement for veteranene som i moderne tid har tjenestegjort for Norge. Med seg på laget som skal se på statuttene for fondet, har han general Robert Mood. Michelet sier det er viktig for ham å få løftet frem innsatsen som blir gjort i de internasjonale styrkene, og ikke oppføre oss mot dem som vi gjorde mot krigsseilerne.

– Krigshandlinger er noe jævelskap, men vi må huske at de som står midt oppe i det som regel handler på vegne av nasjonale interesser. Man må aldri glemme eller slutte å debattere denne innsatsen, sier han med overbevisning.

FORTSATT AKTIV BLANT SJØFOLKENE

Michelet holder fortsatt kontakt med krigsseilere og sjømannsforeninger. En av dem som betyr mye for Jon Michelet er krigsseileren Ingvald Hval, som han tidligere har skrevet bok om. Han er 93 år, men fortsatt «going strong», og en viktig inspirator for forfatteren.

– Jeg reiser mye rundt og holder foredrag i sjømannsforeninger og andre maritime foreninger. Også marinen holder jeg god kontakt med. Dette gjør jeg for å oppildne, eller rekruttere, om du vil, slik at nye generasjoner nordmenn skal få øynene opp for hvordan det er å få den store «oceanfølelsen» – den nesten ubeskrivelige følelsen det er å stå i baugen eller på brua på et stort skip, og se jordkrummingen i horisonten. Da føler du deg i ett med havet, da! ■■

Michelets fem maritime favorittbøker:

1. HARRY MARTINSON
«REISE UTEN MÅL»
Hvorfor: Enkel, men fantastisk skildring om sjøen og livet på 20-tallet.

2. ERNEST HEMINGWAY
«DEN GAMLE MANNEN OG HAVET»
Hvorfor: Klassiker.

3. PER HANSSON
«HVER TIENDE MANN MÅTTE DØ»
Hvorfor: Et pionerverk om krigsseilernes skjebne.

4. AMALIE SKRAM
«HELLEMYRSFOLKET»
Hvorfor: Fordi kystkvinnenes innsats beskrives så inderlig bra. I tillegg av en kvinnelig forfatter.

5. HANS GEELMUYDEN
«ÅPENT HAV»
Hvorfor: Trebindsverk skrevet av en kontorist, men likevel en studie i moderne norsk skipsfart.

REIDAR KJELSRUD

gjestekommentaren



– Kjære RS-medlemmer!

Som generalsekretær i landets største interesseorganisasjon for båtfolk, Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF), representerer jeg ca 33 000 båtfamilier (de fleste er medlem i RS) og ca 225 båtforeninger. Jeg er blitt invitert/utfordret av Frode Pedersen, den nye redaktøren i RS-Magasinet, til å skrive litt om båtliv, sett fra vår side.

Lett humoristisk kan man vel si at KNBF er en av de få «kundegruppene» til Redningsselskapet som er godt organisert. Jeg vet at medlemmene i KNBF har stor glede og nytte av RS.

En ny båtsesong er over oss, og de fleste er godt forberedte. Dere som leser dette har valgt å være medlem i Redningsselskapet. Ved å støtte Redningsselskapets arbeid for sjøsikkerhet, har dere en «aksje» i det viktigste støtteelementet for trygt og sikkert fritidsbåtliv som finnes i Norge; Redningsselskapets skøyter. Fritidsbåtliv som vi bedriver, er faktisk en av de aller største friluftsaktivitetene som finnes i Norge. Tall fra «Båtlivsundersøkelsen 2012», som KNBF og blant annet Redningsselskapet utførte i fjor, viser at over halvparten av befolkningen var ute i en fritidsbåt i løpet av året! Hvor mange nordmenn var på Hardangervidda?

Klimaet i det flotte landet vi bor i, gjør at vi båtfolk er opplært til – og må ta høyde for – at ting kan gå galt i båt. En av forberedelsene bør være å melde seg inn i Redningsselskapet. Da sørger vi for at Redningsselskapet har moderne redningsskøyter med godt skolerte og trente mannskaper som kan rykke ut ved behov. Vissheten om at hjelpen ligger klar, gjør at vi seiler trygt!

Beredskapen som RS har etablert over mange år, koster penger, mye penger. Nesten årlig er det problemer med å få pengekabalen til å gå opp. Staten kjøper noen tjenester av Redningsselskapet og gir noe støtte, men dette er langt fra nok. Sett fra mitt ståsted skulle Staten ha gått inn med mye mer midler, sett ut fra det antallet norske borgere som Redningsselskapet yter service til!

Kjenner du en lokalpolitiker? Sørg for at han får vite at Redningsselskapet sliter med å skaffe penger til beredskapen sin. En beredskap som kommer alle til gode, ikke bare lystbåtflåten. Fiskeflåten, kommersiell skipsfart og folk som bor på alle øyene i vårt langstrakte land har stor glede av Redningsselskapets tilbud. Beredskapen er i dag mye basert på frivillig innsats. Staten må gå inn med mer midler enn de gjør i dag, punktum!

Den nye generalsekretæren, Rikke Lind, har en ambisiøs plan om å øke antallet skøyter bemannet med frivillige, men hun trenger hjelp for å få dette til!

Dette krever politiske beslutninger på alle nivå, og her kan vi båtfolk hjelpe til med å påvirke!

En liten anmodning til slutt; Bruk vest i år! Ikke la vesten ligge i en benk eller henge i et skap om bord. Ta den på! I større båter bør vesten henge fremme underveis, og det bør brukes vest under fortøyning. Dette er enkle sikkerhetsvaner å etablere! Har du forresten sjekket vesten i år? Gasspatronen skal veies, utløser skal inspiseres, og vesten skal blåses opp. Sjekken er fort gjort og en helt essensiell del av forebyggende sikkerhet om bord!

GOD SOMMER!

Båthilsen fra Reidar Kjelsrud
Generalsekretær
Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF)

KLAR FOR SJØEN

Redningsselskapet er også i år med i kampanjen Klar for sjøen. Dette er en stor sommeroffensiv langs hele kysten for å informere om farene knyttet til alkoholbruk hos båtfører. Kampanjeidéen er å involvere lokale og nasjonale aktører til å fronte budskapet ved direkte dialog med målgruppene, gjennom presse og sosiale medier og distribusjon av materiell. Å være klar for sjøen er å være klar i hodet. Båtføring krever optimal reaksjonsevne og vurderingsevne. Promille påvirker dette umiddelbart. Statistikken viser at minst 1/4 av de som omkommer ved drukning fra fritidsbåt er påvirket av alkohol.

Evalueringen av fjorårets kampanje viste at

- 3,2 millioner mennesker la merke til budskapet om edru båtføring
- 73 % av den voksne befolkningen – 2 945 000 personer, la merke til debatt i pressen
- 31 % av den voksne befolkningen – 1 271 000 personer, la merke til eller møtte en av kampanjepartnerne på arrangementer/aksjoner
- 25 % oppga å ha sett eller hørt reklame for kampanjen på kino, radio eller internett

– Dette er veldig gode tall for Klar for sjøen – tenk at vi har nådd ut til så mange mennesker! sier prosjektleder Trude Gaarde i AV-OG-TIL.

Gøy på landet og i vannet

På sommerskolen på Kapp, like utenfor Mjøsa, finnes det ikke skoleleie unger. Her har Redningsselskapet og Kulturskolen på Gjøvik gått sammen om to ukers undervisning, hvor alt handler om båt og sjøvett.

TEKST OG FOTO: *Frode Pedersen*
I samarbeid med bladet Båtliv


RS



Lærevillig: Marius deltar på sommerskole for andre gang. - Je har lært om seiling, knuter, sikkerhet og vikeplikt og sånn.

10 år gamle Marius Dahl Gunnarsrud fra Skreia deltar på sommerskolen for andre året på rad. I år har han og pappaen blitt stolte eiere av en 13-fots Pioner med Honda 9,8 hk.

– Jeg synes det er skikkelig læringsrikt, for je har lært om seiling, knuter, sikkerhet og vikeplikt og sånn. Og så synes je det var moro å sitta i ring (tube). Full guffe er moro det, sier Marius.

– Bruker du det du lærer, da?

– Ja da, je tenker på det hele tida. Prøver å følge det je ha lært, og je trur at pappa og je ska prøve nybåten i hælja. Det glær je meg te.

SJØ OG BÅTLIV VIKTIG

Barna får opplevelser rettet mot sjø- og båtliv. Målsettingen er å lære barna sjøvett gjennom lek, læring og opplevelser på og ved sjøen. De lærer å ro, seile og kjøre motorbåt og får oppleve gleden over å være på sjøen, i trygge rammer. Hovedinstruktør Frode Rostad fra Gjøvik sier at det er ingenting som er så kjekt som når alle i salen rekker opp hånda og vil svare på teorispørsmål de har gjennomgått dagen før. Halve dagen går med til teori i båt-, sjø-, bade- og miljøvett.

– Ledsmerking og knuter elsker ungene. Og de fleste tar dette med lanternefarger og røde og grønne staker veldig lett. Om ettermiddagen er det praksis, og det hender at vi setter ut garn for å lære litt om den fiskerikdommen som omgir oss. Det er også en viktig del av båtlivet rundt oss på Mjøsa, sier Frode Rostad.

Han er mer enn middels interessert i oppgavene sine for det frivillige sjøredningskorpset på Gjøvik. Derfor stiller han med begge sønnene sine som hjelpeinstruktører

på kurset. I tillegg er det tre andre instruktører som alternerer på dager og uker.

ENGASJERT KULTURSKOLE

Sjøredningskorpset på Gjøvik samarbeider med Østre Toten Kulturskole om sommerskolen. De stiller med gratis lokaler både for elever og korpsets utstyr. Og på lik linje med engasjerte Rostad, er ikke rektor Per Inge Høiberg mindre interessert i båtlivet på Mjøsa.

– Alt handler egentlig om båter og båtliv på Mjøsa. Det er sånn bygdene og byene rundt denne store, flotte innsjøen har kommunisert og drevet handel til alle tider. Mjøsa skal og må man oppleve fra sjøsiden. Da ser man også hvor vakkert det er. For meg som egentlig er musiker, er båtlivet en like viktig del av kulturlivet som alt annet. En gang vil både plast- og aluminiumsbåter havne på museum, vet du, sier en meget engasjert kulturskolerektor Høiberg. Han og en kollega har nettopp gått til innkjøp av den stolte sjekta Svalen, som har levd et brokete liv på Mjøsa siden 1923. Skolen eier en taubåt, som nå ligger til oppussing ved Mjøssamlingenes maritime lokaliteter ved Minnesund. Der sitter han også som leder.



I ÅR HAR VI SOMMERSKOLE FØLGENDE STEDER

Redningsselskapets sommerskole er for deg mellom 9 og 13 år. Lær båtvett og sjøliv på en gøyal og praktisk måte! Sommeren 2012 fikk nesten 1000 barn over hele landet gleden av å delta på Redningsselskapets sommerskole. Sommerskolene er et aktivitetstilbud på dagtid (mandag–fredag) til barn og unge.

TRØNDELAG: Redningsselskapet Ung Namsos arrangerer sommerskole hos Spillum Båtforening uke 27.

MØRE OG ROMSDAL: Ung Sandøy, Ung Hessa og Ung Hærøy arrangerer sommerskoler i Ålesund, på Sandøy og i Fosnavåg uke 26, og i Ålesund og Kjeldsund uke 32.

HORDALAND: Alvøen uke 26 og uke 27.

ROGALAND: Hafrsfjord uke 26, 27, 32 og 33.

VESTFOLD: Sommerskole i Stavern uke 26 og uke 27.

OSLO: Redningsselskapet Ung Bygdøynes arrangerer sommerskole i samarbeid med Norsk Maritimt Museum uke 26 og uke 27 på Bygdøy.

HEDMARK OG OPPLAND: Redningsselskapet, i samarbeid med Kulturskolen, arrangerer sommerskole på Kapp uke 26, og Redningsselskapet Ung arrangerer sommerskole i samarbeid med Lillehammer Vannskiklubb på Lillehammer uke 32 og uke 33. Her kan du lese mer om Ungtilbudene til Redningsselskapet og melde deg på kurs:

http://www.redningsselskapet.no/ung





▲ **Far og sønn** Rostad instruerer på kurset.

Målsettingen er å lære barna sjøvett gjennom lek, læring og opplevelser på og ved sjøen.

Redningsskøytene følger
NRK Sommeråpent fra havn til havn

FOTO: *Magne Klann*

Tv-programmet Sommeråpent drar til sjøs og reiser tur-retur Oslo-Kirkenes med hurtigruteskipet "Sjøkurs". Redningsskøytene følger hurtigruten under både innseiling og utseiling, og vil stort sett være til stede i havnene under sending. Sjekk seilingsruta for å finne ut hvor du kan møte redningsskøyta og være publikum under sendingene, som ledes av sju av NRKs mest profilerte programledere.



Foto: NRK

UKE 1
21. juni Oslo
22. juni Oslo
23. juni Fredrikstad

UKE 2 MED INGRID GJESSING LINHAVE
24. juni Halden
25. juni Filtvet
26. juni Tønsberg
27. juni Kragerø
28. juni Risør
29. juni Kristiansand
30. juni Kristiansand (ingen sending)

UKE 3 MED ANNE LINDMO
01. juli Kristiansand
02. juli Skudesnes
03. juli Fedje
04. juli Balestrand
05. juli Kalvåg
06. juli Ålesund
07. juli Ålesund (ingen sending)

UKE 4 MED INGERID STENVOLD
08. juli Ålesund
09. juli Trondheim
10. juli Namsos
11. juli Brønnøysund
12. juli Træna
13. juli Henningsvær
14. juli Henningsvær (ingen sending)

UKE 5 MED ANNE RIMMEN
15. juli Henningsvær
16. juli Husøy
17. juli Hammerfest
18. juli Honningsvåg
19. juli Vardø
20. juli Kirkenes
21. juli Kirkenes (ingen sending)

UKE 6 MED TORE STRØMØY
22. juli Kirkenes
23. juli Tromsø
24. juli Bodø

UKE 6 MED TORE STRØMØY
25. juli Sandnessjøen
26. juli Rørvik
27. juli Frøya, Sistranda
28. juli Frøya, Sistranda (ingen sending)

UKE 7 MED NADIA HASNAOUI
29. juli Frøya, Sistranda
30. juli Kristiansund
31. juli Måløy
01. august Bergen
02. august Rosendal
03. august Stavanger
04. august Stavanger (ingen sending)

UKE 8 - DAN BØRGE AKERØ
05. august Stavanger
06. august Flekkefjord
07. august Lillesand
08. august Arendal
09. august Sandefjord
10. august Oslo

RS Sommerpatrulje

Ny båt, nye ideer. Redningsselskapet skal nå, sammen med utvalgte sjøredningskorps, bemanne en helt ny tjeneste. «Servicebåtene» skal være et supplement til redningsskøytene, men utføre helt andre oppgaver.

Redningsselskapet skal i år lansere en helt ny tjeneste på sjøen. Denne tjenesten er døpt RS Sommerpatrulje og skal drives av de frivillige. Dette skal ikke være en redningsskøyte, men en tjeneste som skal ha en mange andre funksjoner – alt fra forebyggende sjøsikkerhetsarbeid til å kunne ta med seg personer ut på turer i skjærgården. Båten er utstyrt med lem/rampe, slik at det bla kan være enkelt å få med seg rullestolbrukere. Det skal også være muligheter for å bli medlem via disse båtene, og de vil i noen tilfeller ha RS-vesten for salg om bord.

Båtene som er valgt er av typen Arronet 23,5 og blir å finne i Oslo, Tønsberg og Kristiansand fra juni. Dette er en tjeneste som vi vil vurdere å lansere over hele landet i årene som kommer.

Redningsselskapet er veldig stolte og helt avhengige av våre nesten 1000 frivillige, som bidrar med mye av sin tid til å sikre at sjøsikkerheten blir ivaretatt langs vår langstrakte kyst. Men vi har plass til mange flere.

De som kan tenke seg å bidra med frivillighet, kan lese om de ulike mulighetene på våre hjemmesider.



REDNINGSSELSKAPET TAKKER FOR GAVER INNSENDT TIL MINNE OM:

Anna Kalve Lysne
Arvid Oddmund Bjørnli
Aud Helmine Einarsen
Berthe Kristine Oppedal
Bjarne Sandvik
Bjørn Asle Hatledal
Else B Gjerde
Geir Åge Skogvold
Gunnar Hansen
Gyula Alfred Soos
Harald Grande
Inge Sundvor
Ingolf Kvalheim
Ivar Jørgensen
Lars Inge Nilsen
Norvald Riste
Ola Byrkjeland
Paul-Arne Velle
Per Christian Ravnå
Randi Iversen
Roger Hasund
Siv Johansen
Torbjørn Majo Nilsen

Redningsselskapet takker for gaver i forbindelse med 50-årsjubileet til Jarle Høisæter og Mats Blåsternes.

SANKTHANS PÅ TV2

SOMMERKVELD MED REDNINGS-SKØYTA

På Sankthansaften møtes vi på brygga i Sandefjord. Sammen med kjente og kjære gjester og artister skal vi feire sommer og båtliv – og hylle det viktige arbeidet Redningsselskapet gjør langs den lange kysten vår. Det blir musikalske godbiter, glimt i øyet, varme følelser og sterke møter med mennesker som selv har fått hjelp av Redningsselskapet. Med båtkortesjen i Sandefjord som bakgrunn skal vi lage en helt spesiell Sankthansfeiring for store og små.

Vil du vite mer?
Følg med på www.rs.no, facebooksiden vår og meld deg på vårt nyhetsbrev ved å sende en e-post til nyhetsbrev@rs.no.



Søndag 23. juni i Sandefjord – på TV 2 kl 21:40

Snegler

PÅ BRYGGEKANTEN
leif magnar



Sammen med barnebarnet, en våken og aktiv liten kar på seks år, legger vi oss til for helgen i en gjestehavn ved et gammelt festningsanlegg.

Det er andre unger der også. Barnebarnet får på redningsvest, finner et par likesinnede og er raskt i gang med å knuse blåskjell og fiske krabbe.

Fra båten holder vi diskret øye med dem, og lar dem ellers være i fred. Ungene driver på i dyp konsentrasjon og i full fordragelighet, selv når det oppstår tvil om eiendomsretten til en del av fangsten.

Middagsroen hersker i gjestehavna. Dufter av deilig mat blir ført med den svake solgangsbrisen og blander seg med mild vellukt fra en nypusset trebåt på slippen rett ved. Dempet prat kan høres fra en av nabobåtene. En og annen fugl gir så vidt lyd fra seg i skogen bak servicebygget på den andre siden av bukta. Roen og freden legger seg over oss.

Etter middagen får barnebarnet penger, løper selv og kjøper is og kommer strålende tilbake.

Det blir tidlig kveld, han har hatt en travel dag. En kort godnatthistorie, han insisterer på at redningsvesten skal henges opp over køya, så sover han.

Min kone og jeg nipper til litt kald hvitvin i solnedgangen. Bare klukkingen fra småbølgene høres. Fullkommen harmoni om bord.

Neste morgen våkner barnebarnet og jeg tidlig. Bestemor sover.

Vi lister oss forsiktig opp, tar på klær og åpner glidelåsen på kalesjen så lydløst som mulig.

Vel nede på brygga rusler vi stille og småhviskende, for ikke å forstyrre andre i gjestehavna. Noen måker bråker med et eller annet spiselig litt lenger ute, men for øvrig er det stilt over alt.

– Do og dusj, er vi enige om – akkurat det som mannfolk trenger så tidlig på morra'n.

Hånd i hånd går vi på grusveien mot servicebygget. Det er et godt stykke å gå rundt bukta, men vi har god tid. Flere ganger stopper vi for å se på alt det spennende som barn oppdager – et kjempestort kastanjeblad, en hvit stein, en tordivel som ligger på ryggen og trenger hjelp for å komme på rett kjøl igjen.

Vi finner ett toalettrom til hver og får ordnet det nødvendige. Noen dusj finner vi imidlertid ikke.

– Pytt, pytt, er vi på tur, så er vi på tur, mener barnebarnet.

Det er mye å snakke om mens vi går tilbake. Barnebarnet gleder seg til frokosten. Han har lyst på egg, bløtkokt, presiserer han. Vi diskuterer temperaturen i sjøen, om det kanskje kunne by seg muligheter til et bad på den lille sandstranda innerst i bukta. Småfuglene er i full aktivitet i trærne langs grusveien. Vi ser noen som vi kjenner igjen og begynner å telle dem. Sola varmer, duggen i gresset begynner så smått å fordampe. Det lukter godt av ville urter. Vi kan navnet på noen og plukker dem i en liten frokostbukett til bestemor.

Med ett oppdager barnebarnet en svær, svart skogsnegl på veikanten.

– Fysj, se på den, da, bestefar! sier barnebarnet, med tydelig avsky.

– Jo, den er fæl, må jeg medgi – slimete og uappetittlig, ikke engang måkene vil ha den, de som ellers sluker alt mulig.

– Vet du, sier jeg – i Frankrike spiser de faktisk snegler! Ikke slike som den der, men noen med hus på, som er mye større enn dem vi finner i strandkanten.

Han tygger litt på det, så kommer det kontant:

– Er de marinert?

Spør en seksåring av i dag. Hvor skal dette ende?

BLI MED PÅ SOMMERENS SKIPPERMØTER

I sommer avholder vi skippermøte på alle redningsskøytestasjoner som ligger ved utsatte havstrekninger

Fra midten av juni til midten av august har våre skøyter faste skippermøter om bord . Hvor og når blir annonsert i NRK reiseradioen. Redningsselskapets eskortetjeneste ble fra 2011 lagt om. Isteden for å drive «losing» av fritidsbåter over utsatte havstrekninger, gir vi heller råd for kryssingen, avtaler kontakt over VHF eller mobiltelefon underveis og organiserer samseiling der det er aktuelt.

Alt du trenger å gjøre, er å møte opp på skøyta til annonsert tidspunkt og få råd fra våre erfarne mannskaper om videre seilas.

Ikke nøl med å ta kontakt med nærmeste skøyte, uansett hvor du oppholder deg. Hvis skøyta er på oppdrag og ikke er ved kai, ring og hør når de har tid til å ta skippermøtet.

Nøl heller ikke med å ta kontakt med skøyta uansett dag, dersom du har behov for det.

Skipper for en dag

Jan E. Jørgensen har så stor respekt for jobben Redningsselskapet gjør, at han stakk innom mannskapet på Skjærhalden med en sjekk på hundre tusen til drift av skøyta Horn Flyer.

TEKST & FOTO *Frode Pedersen*



Den glade giver får prøve seg som skipper på Horn Flyer

Direktør Jan E. Jørgensen i Haugen-Gruppen importerer mat og alt som smaker søtt og godt. Når han ikke gjør det, elsker han å være på hytta si i sjøkanten på svenskekysten, eller på tur med sin 36 fot store Scand.

–Vi ble lei av å fete opp våre forretningsforbindelser med julegaver som ingen egentlig hadde bruk for. For noen år siden bestemte vi oss for å gi en skikkelig pengegave. Vi kan gjerne være med å gi til humanitære prosjekter i utlandet, men synes det nå er viktigere å se på humanitære organisasjoner i Norge. Redningsselskapet forvalter store verdier for seg selv, men de forvalter en enda viktigere arv gjennom den jobben de gjør for å sikre kysten vår, sier Jørgensen.

På en solblank fredag i begynnelsen av mars, fikk han byttet ut rattet i Scanden sin med joystikkene om bord i Horn Flyer. Under kyndig veiledning fra skipper Svein Åge Olsen fikk han prøve seg som skipsfører i Hvaler-skjærgården. At han hadde gjort dette tidligere ble raskt tydelig, og da han fikk lov å teste skøytas stabilitetssystem med en full turn i 35 knop, var det bare ørene som stoppet smilet.



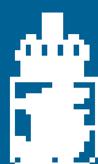
Takk. Det er andre gang Haugen-gruppen gir penger til Redningsselskapet. Som takk får Jørgensen diplom av Tone Thorvaldsen.

– Jeg har heldigvis ikke hatt for mye bruk for dere, men jeg har så stor respekt for den jobben RS gjør, at det var null motstand i ledergruppa vår da jeg lanserte å gi årets «julegave» direkte til en av skøytene. Vi ønsket å bidra lokalt, så det ble en telefon til Tone Thorvaldsen på distriktskontoret i Moss, siden vi er lokalisert i Vestby. Hun var så med å plukke ut Horn Flyer for oss, forteller Jan E. Jørgensen.

JØRGENSEN OPPFORDRER MER ENN GJERNE ANDRE BEDRIFTER TIL Å GI PENGER TIL REDNINGSSELSKAPET

Dette er andre gang Haugen-gruppen gir penger til Redningsselskapet. Jørgensen oppfordrer mer enn gjerne andre bedrifter til å gi penger til Redningsselskapet, men han synes vel egentlig at bidragene i større grad burde kommet fra det offentlige til det han kaller et viktig samfunnsansvar.

– Jeg er egentlig ganske skuffet over norske politikere, som ikke skjønner at Redningsselskapet faktisk spiller en viktig samfunnsrolle rundt om i lokalsamfunnene. Om du ikke benytter deg av tjenestene, så representerer de likevel en trygghet for alle som befinner seg i kystnære områder eller ferdes på sjøen, sier Jørgensen. ■■



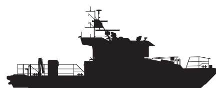
Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority



Husk flytevest!



MED ISKALDT VANN OPP TIL HODET



DA VI KAKKET I SKROGET OG FIKK SVAR, FIKK JEG EN UTROLIG GOD FØLELSE. 72-ÅRINGEN SATT MED VANN OPP TIL HODET INNE I BÅTEN DA VI FANT HAM, SIER REDNINGSMANN KJELL OLAV JOHANSEN PÅ REDNINGSSKØYTA.

Tekst og foto: Janna Myerscough Aarvik

Redningsmennene Svein Antonsen, Ben David Leonhardsen og Kjell Olav Johansen synes det er hyggelig å se Harry Benjaminsen igjen



Det er godt å se deg igjen. Har du fått varmen i deg igjen? spør redningsmennene da de møter Harry Benjaminsen på kaia i Kilvær. Sist de møttes, hadde han vann til halsen, og båten var i ferd med å gå ned. Benjaminsen bor på den lille øya Kilvær i Nordland og er avhengig av egen båt for å komme seg til fastlandet.

GIKK PÅ GRUNN

Harry Benjaminsen (72) var på tur fra Sandnessjøen til Kilvær, da han gikk på grunn på et undervannsskjær.

–Vi fikk beskjed fra Hovedredningssentralen klokka 18:20 om en båt som var savnet i området mellom Sandnessjøen og Kilvær. Det var mørkt, snøbyger, frisk bris, kaldt og guffent. Vi fikk kontakt med en passasjerbåt som hadde kjørt forbi Kilvær uten å se noe tegn til båt, så vi konsentrerte oss om å lete i området mot Sandnessjøen, sier skipsfører Ben David Leonhardsen på redningsskøyta «Ruth Opsahl».

– DET VAR LIV!

Redningsskøyta gikk fra Træna. Etter to timer fant de noen svake lys fra lanternene. Båten var halvt nedsunket, og lanternene blinket bare innimellom.

– Vi satte ut mob-båten og kjørte bort til båten. Da ante vi ikke om det var liv der. Vi banket på sida av båten, og der inne brummet en mann tilbake. Da akselererte blodpumpa. Det var fantastisk! Det er en utrolig god følelse å redde liv, sier redningsmann Kjell-Olav Johansen.

Johansen og Svein Antonsen kom seg inn i båten og fikk hentet ham ut.

DA JEG HADDE VANN TIL SKULDRENE, REGNET JEG JO MED AT BÅTEN SKULLE GÅ NED.

Det var ikke bare enkelt, for Harry var sterkt nedkjølt og i sjokk. Om bord i redningsskøyta fikk han ullteppe og kaffe.

Etter sju timer alene på skjæret, nådde det iskalde sjøvannet ham opp til halsen.

– Jeg begynte å forberede meg på å dø, forteller Harry Benjaminsen. Kort tid etter at han ble berget, sank båten. ▶


Harry Benjaminsen (72) var på tur fra Sandnessjøen til Kilvær, da båten gikk på et undervannsskjær. Etter sju timer kom hjelpen. Foto: RS «Ruth Opsahl»

«DÅKK E NÅ GLUNTA!»

– Det første han sa om bord i redningsskøyta, var at han skulle hjem til Kilvær. Men han syntes det var greit at vi kjørte ham til Sandnessjøen, hvor ambulansen ventet på ham. Vi skøya litt med ham for å holde humøret oppe – han virket som en fantastisk mann. «Dåkk e nå glunta», sa han til oss,

«DRUKNER JEG, SÅ DRUKNER JEG. MEN DET ER VERST FOR ETTERKOMMERNE»

forteller Kjell Olav Johansen, som har 38 års fartstid som redningsmann.

– Det var en enorm lettelse. Men jeg var så stivfrossen og forkommen at jeg måtte ha hjelp til å komme meg om bord i redningsskøyta. Kroppstemperaturen var nok ikke mer enn 35 grader. Jeg fikk ikke takket dem skikkelig før jeg hadde tint opp, sier Harry Benjaminsen.


Ingen selvfølge å ha bestefar hjemme igjen.

TAKKET REDNINGSMENNENE

– Da jeg hadde vann til skuldrene, regnet jeg jo med at båten skulle gå ned. Det er jo slikt som skjer. Drukner jeg, så drukner jeg, tenkte jeg. Men det er verst for etterkommerne. Hadde ikke dere kommet, hadde jeg ikke blitt reddet, sier Harry til de tre redningsmennene Ben David Leonhardsen, Kjell-Olav Johansen og Svein Antonsen.

– Tusen takk for at dere fant meg!









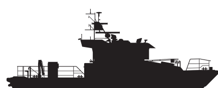








FORTALTE STERK REDNINGSHISTORIE TIL KONGEN



KONG HARALD VAR SELVSKREVEN I SKIPPERSTOLEN DA HAN BESØKTE REDNINGSSKØYTA «HORN FLYER» PÅ HVALER 18. APRIL. VED SIN SIDE HADDE HAN SKIPSFØRER KNUT HVEDING OG ANDREA BÄCKSTRØM.

Tekst og foto: Frode Pedersen

I 2008 ble Andrea Bäckstrøm reddet av skipper Knut Hveding og mannskapet hans på redningsskøyta «Sundt Flyer». En dramatisk historie, hvor hun i frådende vannmasser ved skjæret Tjurholmen hadde viklet seg inn i sitt eget dreggetau. I brenningene inn mot skjæret kunne dette gått svært ille, fordi det grunne området er vanskelig å gå inn i for redningsskøyta.

Ved siden av seg hadde hun kameraten Martin Garathun. Han hadde skjønt at det var noe alvorlig som hadde skjedd med Andrea. Senere ble han tildelt heltemedaljen, for å ha holdt seg ved siden av Andrea til redningsmannskapene kom dem til unnsetning. Garathun sa i intervjuer etterpå at han var sikker på at også han skulle drukne.

– Vi var innstilt på å dø. Etter en halvtime i vannet var det slutt på kreftene, fortalte Garathun til Østlandets Blad, etter at han hadde fått sin heltemedalje festet til brystet.



Kongen i førersetet på RS «Horn Flyer» lytter oppmerksomt til skipsfører Knut Hveding, sammen med skøytas donator Hans Herman Horn.

GLEMMER ALDRI

Tommy Skagen, som var redningsmann om bord i «Sundt Flyer» den dagen, hoppet i sjøen og svømte inn til Andrea. Hun klamret seg til båtens baug, mens hun hele tiden ble dratt under av dreggen som fulgte båtens bevegelser opp og ned i den grove sjøen.

Skaget hadde ikke tatt med kniv, fordi han hadde fullt fokus på å komme seg i sjøen og raskest mulig ta seg bort til Andrea og Martin Garathun, som på det tidspunktet var totalt utmattet. Stig Yngve Knutsen oppfattet situasjonen og hoppet ut for å

bistå Tommy med kniv. Knut Hveding legger heller ikke skjul på at flytevesten var med på å gi Andrea nok oppdrift til at hun klarte seg såpass lenge.

– Under de rådende forholdene var det ikke lett å få oversikt over situasjonen. At vi var på stedet såpass raskt og skjønte alvoret, gjorde at Andrea reddet livet. Det er jeg ikke i noen som helst tvil om, sier han.

– For Andrea var dette en marerittsituasjon. Gang på gang ble hun dratt under og følte at hun nesten druknet. Andrea selv gjorde en fantastisk jobb, fordi hun tenkte rasjonelt og skaffet seg nok luft i lungene til neste gang hun ble dratt under, sier Knut Hveding, som var skipsfører den dagen dette skjedde.

VI VAR INNSTILT PÅ Å DØ. ETTER EN HALV TIME I VANNET VAR DET SLUTT PÅ KREFTENE.

– Jeg husker at jeg tenkte at jeg aldri må glemme ansiktene til min redningsmann. For denne mannen, sammen med skipper Knut Hveding og Stig Yngve Knutsen, ble forskjellen på liv og død denne dagen, forteller Andrea Bäckstrøm.

FORTALTE HELE HISTORIEN TIL KONG HARALD

Fem år senere fikk hun altså muligheten til å fortelle denne dramatiske historien direkte til Kongen. Andrea synes det var ekstra fint at hun fikk gjøre stas på både Redningsselskapet og Knut Hveding ved å





Gang på gang ble Andrea Bäckstrøm dratt under. Hun følte at hun nesten druknet, da redningsmennene kom.

Kongen hadde et lengre ettermiddagsbesøk på Skjærhalden og avsluttet med en tur i redningsskøyta.

KONGEN VAR HELE TIDEN OPPTATT AV HVOR VI KJØRTE, OG HAN FORHOLDT SEG PROFESJONELT TIL VÅRE STORE KARTSKJERMER OM BORD

fortelle dette til selskapets høye beskytter, Hans Majestet Kong Harald.

– Han lyttet veldig alvorlig til det jeg hadde å si, og jeg tror han fikk med seg hele historien, sier Andrea.

– Jeg merket med én gang, da Kongen tok plass i førerstolen, at jeg hadde med en særdeles sjøinteressert og erfaren mann å gjøre. Vi kunne snakke uanstrengt om det meste. Kongen hadde jo fortellingen til Andrea friskt i minne, og han ga utrykk for at det som for ham alltid står som det verste marerittet, er å seile noen av mannskapet over bord i mørke, sier skipsfører Knut Hveding. Kongen avsluttet et lengre ettermiddagsbesøk på Skjærhalden i Hvaler kommune med en times tur med redningsskøyta rundt i deler av nasjonalparken, som omfatter Hvaler og Koster på svensk side. Det var ikke første gang Kongen var i Hvalerskjærgården, men første gang han var på offisielt besøk.

– Kongen var hele tiden opptatt av hvor vi kjørte, og han forholdt seg profesjonelt til våre store kartskjermer om bord. Vi diskuterte hvordan både jeg og han best likte å kjøre med posisjonen «head up», som



Redningsskøyta med Kongen om bord blir eskortert av politibåten på turen i Hvalerskjærgården.

det heter på fagspråket. Det betyr at kartet følger bevegelsen til båten, og ikke følger nordretningen. Spesielt viktig var dette for kongen når han navigerte i trange farvann, forteller skipsfører Hveding. ■■

Heiagjengen

Dramatiske forlis, sjøormer og gjenferd, svenskekrangel og smuglerkrig. Bli med til redningsstasjonen på den forblåste holmen Heia, ytterst i Hvalerskjærgården.

TEKST & FOTO *Tanja Krangnes*



Lasterommet på «Buster» er fylt med vannkagger, grillmat og varme klær. På dekket skyller en og annen bølge over skoene til de 14 lystige medlemmer i Heias Venner, som er klar for den årlige vårturen til holmen. En værslitt robåt i tre er på slep.

«Buster» tøffer forbi Akerøya, Torbjørnsskjær og ut i havgapet mot Heia. Under dekk sitter Johnny Arntzen og forteller om holmen som har vært som en familiearv i fire generasjoner.

HUMMER OG SVENSKER

Fiskebankene rundt Heia har forsynt fiskere fra Herføl, Tistler og Kirkeøy med mat og arbeid i hundrevis av år. På 1800-tallet ble hummeren en ettertraktet ingrediens på borgerskapets middagstallerkener. Farvannet rundt Heia var rikt på hummer. Dermed ble holmen, som bare ligger et par kilometer fra svenskegrensen, årsak til norsk-svensk nabokrangel under grenseoppgangen på slutten av samme århundre.

Johnny Arntzen forteller at fiskere fra både Hvalerøyene og svenskekysten ukependlet til Heia før båtene ble motorisert. De hadde satt opp fem-seks enkle rorbuer, og bodde der fra mandag til lørdag mens de drev fiske.

– Petter Johannesen fra Herføl, som sannsynligvis var min oldefar, var blant dem som hadde en enkel hytte på Heia rundt forrige århundreskiftet, forklarer Arntzen. Johannesens framsynthet skulle vise seg å redde liv.

SILD OG BRENSEL

Farvannet fra Kosterhavet til Torbjørnskjær er urent og lunefullt, og Heia har vært åsted for mange tragiske forlis.

Redningsselskapets historie på Heia startet rett etter at barken «Savannah» forliste ved Grisebaaene under et forferdelig uvær 2. juledag i 1896.

«Savannah» brakk i to. Iskalde bølger skylte over mannskapet, som forsvant ned i det frådende havet én etter én. Til slutt klarte fem av de 17 om bord å berge seg over i en livbåt, og kom seg i land på Heia.

– De tok seg inn i fiskerhytta til Petter Johannesen. Der fant de et parti sild, ved og en komfyr. Han hadde også lagt fyrstikker ned i en flaske, som han forseglet med voks, forteller Arntzen.

I etterkant uttaler Redningsselskapets


8 SIGNAL Nr. 44

NORSK SELSKAB TIL SKIBBRUDNES REDNING

Nedre Vollgt 3 Oslo

Støtt Redningsskøitene

Telefon 1[illegible]

Signalmast på en av Hvalerøyane.

[illegible]

distriktsformann i Østfold, Lars Pettersen, at: «(…) det er denne driftige Mands Betænksomhed, som det tildels skyldes, at de 5 Reddede, især den hjælpeløse syge med brukket Ben, fra det forulykkede Skib «Savannah», vaade og forkomen som de var, kunde udholde Opholdet på Heia, indtil de frelstes (…)».

– Etter forliset forærte Petter Johannesen fiskerhytta til Redningsselskapet, og Heia ble dermed den første redningsstasjonen i organisasjonens historie, sier Arntzen.

I 1897 reiste Redningsselskapet en signalmast på en høyde nordvest for fiskerhytta til Johannesen. Masta kunne sees fra naboøya Tistler, og skibbrudne kunne varsle ved å heise et hvitt flagg. Redningsselskapet fikk også utbedret en liten båthavn i en smal bukt, med fortøyningsringer og en slipp.

HÆRVERK OG SPRITSMUGLING

Skipperen på «Buster» har latt ankeret gå. Venneforeningens eldstemann Torger Østgård ror medlemmene i land. På den blankskurte holmen står en velholdt redningshytte i stein rundt 50 meter fra vannkanten. På en høyde bak hytta kneiser en skinnende blank signalmast opp mot den gråbleke aprilhimmelen.

Gjennom 1920-tallet ble både signalmasta og redningshytta på Heia utsatt for hærverk. I denne perioden var det sannsynligvis flere tollbåter og smuglerbåter enn fiskefartøy i området, etter at brennevin hadde blitt forbudt i Norge i 1916. Da Fredrikstad blad besøkte Heia i 1925, så de snekke etter snekke kjøre utover mot Grisebåene. Journalisten berettet at «Smuglerne hadde sine fiskeredskaper og fiskekasser om bord for at ingen skulde mistenke dem for at være smuglere.»

Da en svensk dampbåt, «Rosafred», strandet ved Heia i 1937, hadde hytta brent ned og masta var ødelagt. Samme høst bestemte Redningsselskapets distriktsårsmøte at det skulle søkes om bidrag til ny signalmast fra sentrale organer. Forslaget ble støttet av lokale fisker- og sjømannsforeninger. Den nye masta ble laget i galvanisert rør og jern, og skibbrudne kunne varsle ved å fyre opp i en ildkurv som ble vippet opp ved å løsne en kjetting.



Roy Solem konstruerte den nye signalmasta.

SKØYTESKIPPEREN PASSET PÅ

Hytta som står der i dag, ble bygget med stein fra Heia og innviet i 1941. På toppen ruver en værhane - et NSSR-flagg i metall.

Medlemmene i Heias Venner konstaterer at besøkende nok en gang har slurvet med å lukke døra. I løpet av vinteren har vinden blåst den av hengslene. Inne i hytta ser det greit ut, men forseglingen på tønna med nødved er brutt. Ferskvannet byttes ut med nye vannkagger, og Arntzen noterer at tørrproviant og hermetikk bør suppleres ved neste besøk.

Også Arntzens far, Kristian, hadde et nært forhold til Heia.

– Som skipper på redningsskøyta «Kragerø» på Hvaler hadde han inspeksjonsturer til redningsstasjonen. Han sørget for at det var vann, proviant og ved inne i hytta, forteller sønnen.

MANNEN SOM FORSVANT

Heiavenn Torbjørn Ødegaard kommer gående med en sort sekk med skrot som han har samlet i fjærekanten.

– Jeg så ikke noe til Ola Stråsen på turen, sier han med et smil.

Det sies at Ole Christensen Strålsund fra Kråkerøy, kjent som Ola Stråsen,

MOR VAR FORMANN I REDNINGSFORENINGA PÅ HERFØL, OG BLE GUDMOR TIL MASTA TRE UKER FØR HUN DØDE

bosatte seg på Heia etter en ulykkelig kjærlighetshistorie. Han hadde visstnok overnaturlige evner, og livnærte seg av fiske mens han bodde på holmen rundt 1850 – 1860. Ødegaard mener at Stråsen fremdeles er å finne på Heia.

– Jeg var på vei til Heia for å grille fisk en sommer. Da jeg nærmet meg land, så jeg en krokrygget mann med stort, bustete svart skjegg gå over rullesteinene på nordsiden av Heia. Jeg tenkte at det var hyggelig å dele maten med noen.

Da han kom i land, var Heia øde.

– Jeg fant ingen båt, og så heller ingen båt på vei bort fra Heia. Jeg ble ikke redd, bare forundret, sier Ødegaard. Han er ikke den eneste som har møtt på Ola Stråsen.



Jonny Arntzen, primus motor i Heias Venner, var første gang på Heia i femårs-alderen, sammen med brødre og onkler for å dra hummerteiner.

Lokalt er for øvrig det «å være strås» ensbetydende med å være ensom og alene.

HURTIGERE ENN EN DAMPBÅT

Det har vært flere forunderlige hendelser rundt Heia. Rundt forrige århundreskifte ble det visstnok observert sjøorm ved mange anledninger. Da sogneprest Davidsen og sønnene så dyret på en tur mellom Heia og Tisler i 1902, tegnet han det inn i kallsboken.

Til Fredrikstad blad ble det fortalt at «man så da at det var et slangelignende dyr, som bugtede seg fremad». Hodet som hadde hevet seg høyt over vannet, var avlangt, omtrent 1 alen langt og tykkere enn kroppen. Sjøormen hadde skutt fart «hurtigere enn noen dampbåt» da den forsvant i retning Koster.

NYTT LIV TIL HEIA

Etter andre verdenskrig mistet Heia etter hvert sin betydning som redningsstasjon. Hytta og masta forfalt igjen. På 1990-tallet frasa Redningsselskapet seg ansvaret for Heia, og overlot eierskapet til Hvaler kommune.

I 2003 skysset Johnny Arntzen en forsker ut til Heia for å ta vannprøver i dammene der.

– Da vi så den rustne masta, sa han at Johnny, dette må du ordne, forteller han.

Dermed tok Arntzen initiativ til å starte Heias Venner. Venneforeningen inngikk en avtale med Hvaler kommune, og står nå for vedlikehold og drift av den historiske stasjonen - finansiert av medlemskontingent på beskjedne 75 kroner og pengegaver fra historieinteresserte givere.



Heia i 1920 med de gamle fiskerhyttene.
Foto: Rolf Nordhagen. Botanisk museum, NMH, UiO.

I oktober 2004 ble signalmasta erstattet av en ny, konstruert av Heia-venn og industrirørlegger Roy Solem. 90-årige Solveig Arntzen, mor til Johnny og enke etter skipper og Heia-vokter Kristian Arntzen, fikk æren av å avduke den - med veteranredningsskøyta «Kragerø» til stede.

– Mor var formann i redningsforeninga på Herføl, og ble gudmor til masta tre uker før hun døde. Da hun fikk se hytta, som var okkupert av jegere, sa hun at vi måtte få orden på den også, forteller Arntzen. Og slik ble det.

EKTE KJÆRLIGHET

Heia er ryddet for søppel, døra er satt på plass og grillmaten spist. Vårturen går mot slutten. De mange fugleartene på holmen skal få hekke i fred fram til ilandstigningsforbudet oppheves 15. juli.

Torger Østgård ror ut mot «Buster». Selv har han fine minner fra Heia, der han tok sin kommende kone med på stevnemøte for 50 år siden.

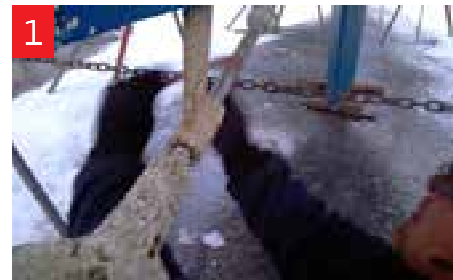
– Jeg var overforelsket i jenta! smiler han lunt.

Det er nok kjærlighet som holder historien om Hvaler ytterste holme levende også. Kjærligheten fra en ekte heiagjeng: Heias Venner. ■■

SJEKK PAKKBOKSEN

LEKKASJE I MOTOREN? DA KAN DET VÆRE AT EN SIMRING I PAKKBOKSEN MANGLER, ELLER AT DU HAR GLEMT Å SMØRE PAKKBOKSEN. LARS TJØSTHEIM I *LT MARINESERVICE* VISER DEG HVORDAN DU GÅR FREM OM BORD I EN SEILBÅT MED RETT AKSLING.

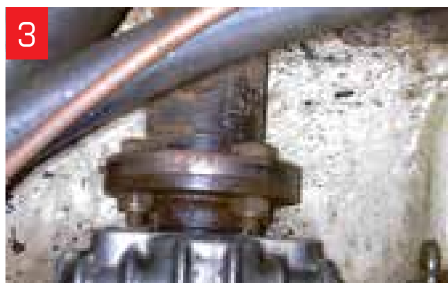
TEKST OG FOTO: *Janna Myerscough Aarvik*



1 Puss propellaksling



2 Simringen som har blitt presset ut av pakkboksen. Klemflens til venstre. Pakkboks til høyre.



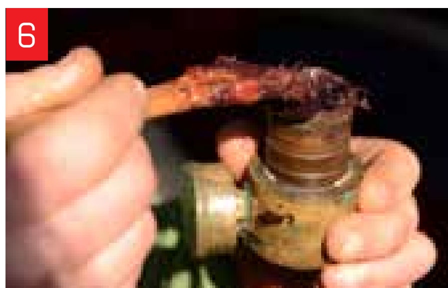
3 Girkasse, klemflens og pakkboks. Demontér klemflensen og pakkboksen. Tjøstheim presset propellakslinga tilbake mot roret, men slapp å demontere propellen.



4 Puss klemflensen og mal med antirust.



5 Bytt alle simringene.



6 Fyll fett i pakkboksen.



7 Skru fast klemflensen og pakkboksen, pass på at klemflensen ligger rett på girboksen. Det vil si å sjekke at motor er riktig opprettet. Det gjør man med bladsøker mellom propellakselflens og girkasseflens. Det skal ikke gå an å få inn 0,10 mm oppe, nede, til styrbord eller babord.

– Hvis det kommer inn vann i motoren, lønner det seg å sjekke hvor vannet kommer fra. Det er viktig å fylle fett i pakkboksen ofte, og sjekke at simringene er intakte, sier Lars Tjøstheim i LT Marineservice.



8

DIN TESTAMENTARISKE GAVE KAN REDDE LIV

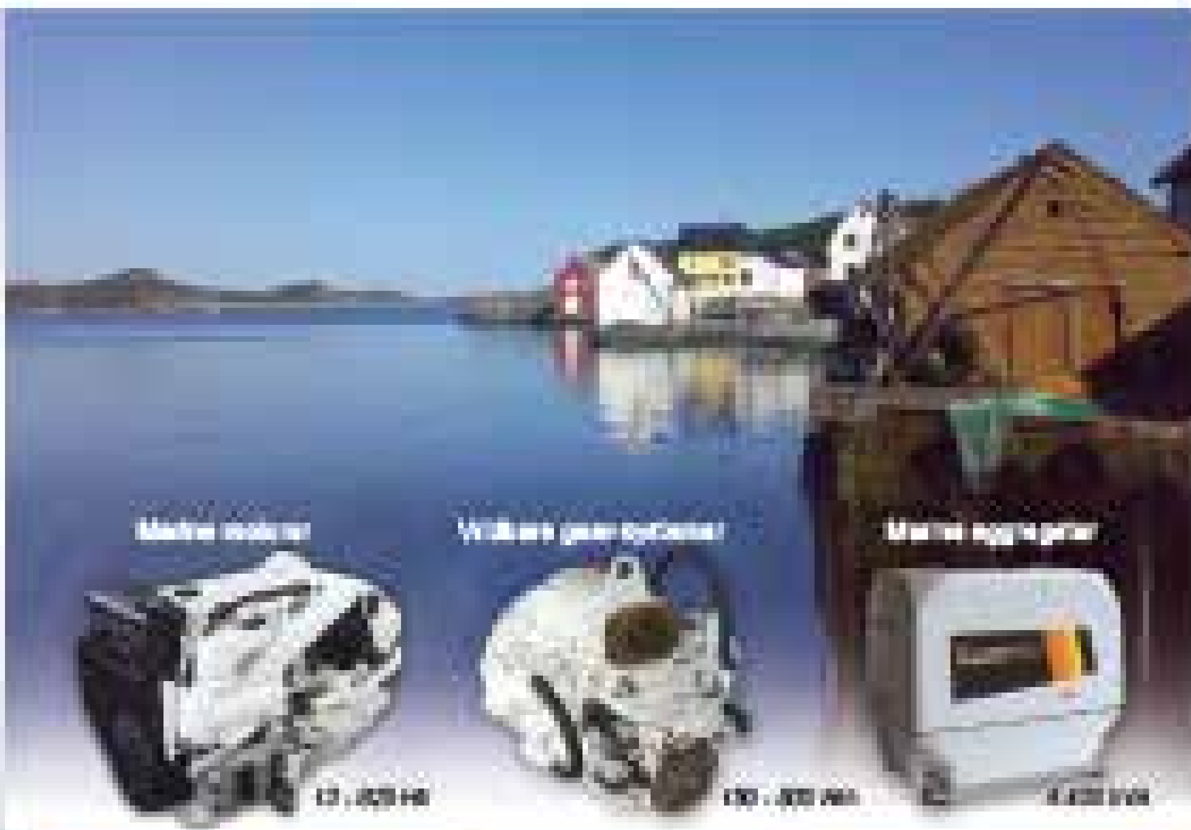
Testamentariske gaver har i snart 125 år vært avgjørende for redningsskøytenes livreddende beredskap langs kysten vår.

Testamentariske gaver til humanitære organisasjoner er fritatt arveavgift. Ønsker du å tilgodese Redningsselskapet i ditt testament, går beløpet uavkortet til vårt arbeid.

Ta kontakt med Redningsselskapets advokat, Sunniva Berntsen, på telefon 916 79 525.















SKIPPERKVINNENE KOMMER!

DE KJØRER BÅT I ÅPENT FARVANN, MEN NÅR DE NÆRMER SEG HAVN, TREKKER DE SEG. I APRIL BESTEMTE 15 KVINNER SEG FOR AT NOK ER NOK.

TEKST & FOTO *Tanja Krangnes*



Full fart utover fjorden når «kjerringene» tar roret i Bergen.

Vi er på praktisk båtkurs i Bergen, det første av fem i Redningsselskapets pilotprosjekter for å få flere kvinner til å kjøre båt.

– Hvorfor meldte dere på «Ta roret, kjærring»? spør styrmann og instruktør Kari Skår Dahl.

Tove svarer at hun er livredd for å sette det første hakket i kaia. Åshild ga opp fordi det var så mye gang på rattet. Berit er redd for å ødelegge båten. Elisabeth kjører bare midt på fjorden. Gunn holdt på å bakke mannen over bord første gangen hun skulle legge til. Liv Elen har enten hatt et barn i hånden eller i magen, og syns det er vanskelig å konsentrere seg om noe annet. Mattelærer Tina mener hun er god på regning, men ikke så praktisk anlagt. Margareth er oppvokst på sjøen, men har aldri kjørt båt selv. Aud fra Stad har stor respekt for havet. Torunn mener hun går i svart når hun prøver å bakke. Men nå vil alle ta roret.

– FÅ VANNFØLELSE

Fire teletubbie-lignende vesener vagger ned på flytebrygga og sklir sakte ut i vannet iført oransje redningsdrakter. På første post viser Kjetil Songstad fra sjøredningskorpset i Bergen

hvordan de kan lage lenke for å holde sammen, og lage menneskeflåte for skadede eller bevisstløse personer.

– Det er viktig å få vannfølelse. Dere kjenner at det er greit å ligge i vannet, har flyteplagg på og holder dere varme, sier instruktør Inger Korshavn, som står på brygga. Hun oppfordrer de flytende kvinnene til å tenke paralleller til egen båt.

– Hvis dere ikke har stige, som man bør ha, kan dere lage en taulenke til å trå i for å få noen om bord igjen. Øv med dem dere drar på tur med!

– VINDEN ER DIN VENN

Mens en gruppe er i vannet, har to andre båtpraksis. Før de legger fra land, starter de med utsjekk av båten. Så bærer det ut fra brygga i Sandviken i god fart. Én etter én øver på å manøvrere båten inntil en rød plastbøye.

– Skal du gå inn fra styrbord eller babord? Opp mot vinden? Husk at vinden er din venn! sier instruktør Anita Botnevik, som begynte å seile i voksen alder.

– Flott! Dere er så flinke! oppmuntrer instruktøren etter vellykket manøvrering.

Å legge til ved en flytebrygge er neste øvelse. – Nå legger vi til med spring. Det ser proft ut, gliser Anita, før de bakker og repeterer.

PÅLESTIKK FOR ALT

Gruppa innendørs har gått gjennom hva de gjør hvis uhellet skulle være ute. Nå skal de øve på halvstikk, pålestikk og flaggstikk.

– Knuter, kan dere det? spør instruktør Kjersti Margrethe Madsen fra sjøredningskorpset og får blandede svar.

– Pålestikk er en nyttig greie, det kan brukes til det meste, sier Kjersti Margrethe. Så viser hun stikket og illustrerer ved å fortelle om en slange kommer opp av vannet foran et tre og ser et eple den vil ha.

– Kjøp et tau, legg det ved sofaen og tren, oppfordrer hun.

– TIDA FLØY

Kurset er over. De 15 kvinnene garanterer at de skal ta roret oftere enn før.

– Instruktørene sa «pytt-pytt» i stedet for «herregud, hva gjør du!», lyder en av tilbakemeldingene.

– Selv om vi ikke kjente hverandre i gruppa, var det lett å tørre å drite seg ut og prøve på nytt, mener en annen.

– Ingen flere skal hoppe nå. Nå skal kvinnene ratte inn, mens mannen står framme. Jeg er imponert over hvor fort dere lærte, gliser instruktør Anita Botnevik.





SJØRØVERDATTER TAR RORET

Som datter av selveste Kaptein Sabeltann og sørlending, er skuespiller Janne Formoe flau over at hun ikke har tatt roret før nå.

– Å kunne ta ut båten alene må være målet. Det hadde vært deilig å kjøre fra hytta til marinaen selv, sier hun.

I mai deltok Ta roret-ambassadøren på «Ta roret, kjærring»-kurs i Oslo, med både radio, tv og avis som observatører. Etter å ha lagt til med båt gjentatte ganger, hoppet i vannet i overlevelsesdrakt, styrt redningsskøyte i stor fart og lært både pålestikk og båtmannsknop, var Janne Formoe et eneste stort smil.

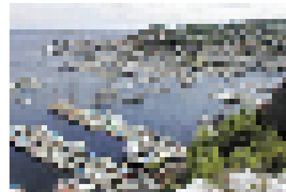
– Kurset er veldig nyttig. Det gir god mestringsfølelse. Jeg gleder meg til å legge til med båten vår, smiler Janne Formoe, som oppfordrer alle kvinner til å ta roret i sommer.



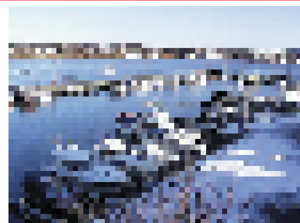
I løpet av kurset tok Janne Formoe til og med over roret på redningsskøyta «Uni Oslofjord».





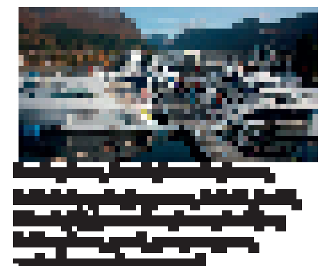


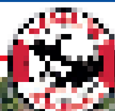


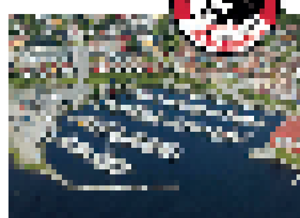


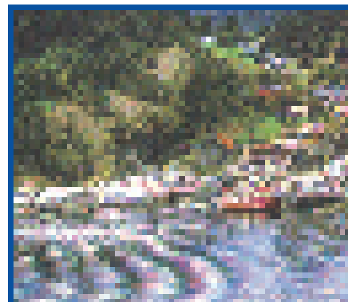








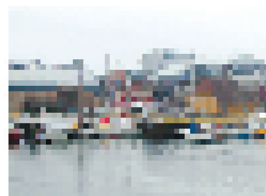




VIKEN
GJESTEHAVN

Trondheim Havn, [illegible] gjestehavn

[illegible]



Trondheim Havn, [illegible] gjestehavn

[illegible]



Trondheim Havn, [illegible] gjestehavn

[illegible]



Fru Haugans Hotels Gjestebrygge

[illegible]



[illegible]

[illegible]



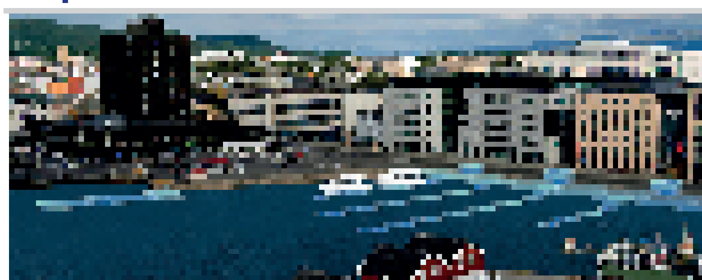
Sandnessjøen Båtforening

[illegible]





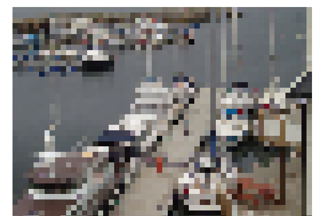
VELKOMMEN



[illegible]

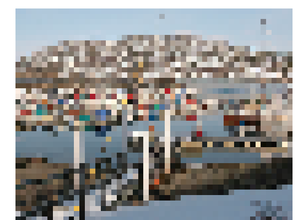
[illegible] Båthavn, [illegible]

[illegible]



Alta Båtforening

[illegible]



Skipper og frivillig

Da Caroline Habbestad som 12-åring la 15 meter lange «Serenad» til kai, uten at ett ord ble utvekslet mellom far og datter, sto mannfolkene på brygga og gned seg i øynene. I vinter ble 27-åringen en av seks nye kvinnelige frivillige på redningsskøyta «Uni Oslofjord».

Tekst og foto: Tanja Krangnes

Mennene på kaia trodde ikke det de så, men Caroline hadde allerede styrt båten siden hun var lang nok til å se over kanten i styrhuset som åtte-niåring.

– Når jeg kommer om bord, mønstrer jeg på som skipper og manøvrerer størsteparten av tida, mens pappa tar matrosoppgavene med fendere og tauverk, forteller Caroline Habbestad, som nok aldri har



To nye frivillige. Lars Christian Torp og Caroline Habbestad går gjennom øvelsen sammen med Per Saltvedt i sjøredningskorpset i Oslo.

hørt «hopp, Caroline, hopp» i en båthavn.

– Men selv om jeg liker meg bak roret, hender det jo titt og ofte at jeg også fungerer som matros. Det er viktig og praktisk at mannskapet kan utføre de fleste oppgaver ombord i en båt, spesielt dersom det skulle skje noe, legger hun til.

«BÅTOFIL» FRIVILLIG

Siden båtkjøpet i 1990 har 27-åringen så å si vokst opp i «Serenad», med fire ferieuker om sommeren og de fleste sommerhelgene om bord. Hun anser seg for å være «båtofil».

Nylig hadde Caroline sin første vakt på RS «Uni Oslofjord», som nybakt medlem av sjøredningskorpset i Oslo.

– Jeg vil være mer på sjøen og bidra til at andre får det bra på sjøen. I tillegg møter jeg båtinteresserte likesinnede, sier Caroline, som mener at hun får lavere puls bare av å se fjorden.

For å kunne mønstre på som frivillig mannskap, har hun deltatt på førstehjelpskurs, sikkerhetskurs, tatt VHF-sertifikat og vært med på en rekke øvelser. I sommer har hun i snitt satt seg opp på én åttetimersvakt i uka. Å sitte i ro er hun ikke særlig god på.

– Det er snakk om prioriteringer. Man får tid til det man vil, så lenge man har lyst og synes det er gøy, smiler hun.

MÅTTE KUNNE ALT ALENE

«Serenad» har nettopp kommet på vannet. I dag er det årets første tur ut fra båtplassen i Bestumkilen i Oslo. Den 75 år gamle damen har kun én motor og én propell.

– Jeg føler meg trygg, men kjenner alltid på at jeg er litt redd for å skade henne. Det er mye båt med 48 fot og 13 tonn, sier Caroline mens hun styrer ut fra brygga.

Faren er svært lite nervøs med datteren bak roret.

– Da hun var 16 år, spurte hun om hun kunne få låne båten og ta med venninner på tur. Jeg sa ja på én betingelse. Hun måtte vise at hun behersket alt alene,

DET ER MYE BÅT MED 48 FOT OG 13 TONN, SIER CAROLINE MENS HUN STYRER UT FRA BRYGGA.

forteller Magnus Habbestad.

– Jeg måtte ta båten ut fra brygga, vise at jeg kunne kaste dreggen og trekke den opp alene, legge båten til kai og til slutt bakke båten inn på båtplassen i Bestumkilen, forklarer Caroline.

– ØV, ØV OG ØV

Som kvinne med stor båt får hun fortsatt oppmerksomhet.

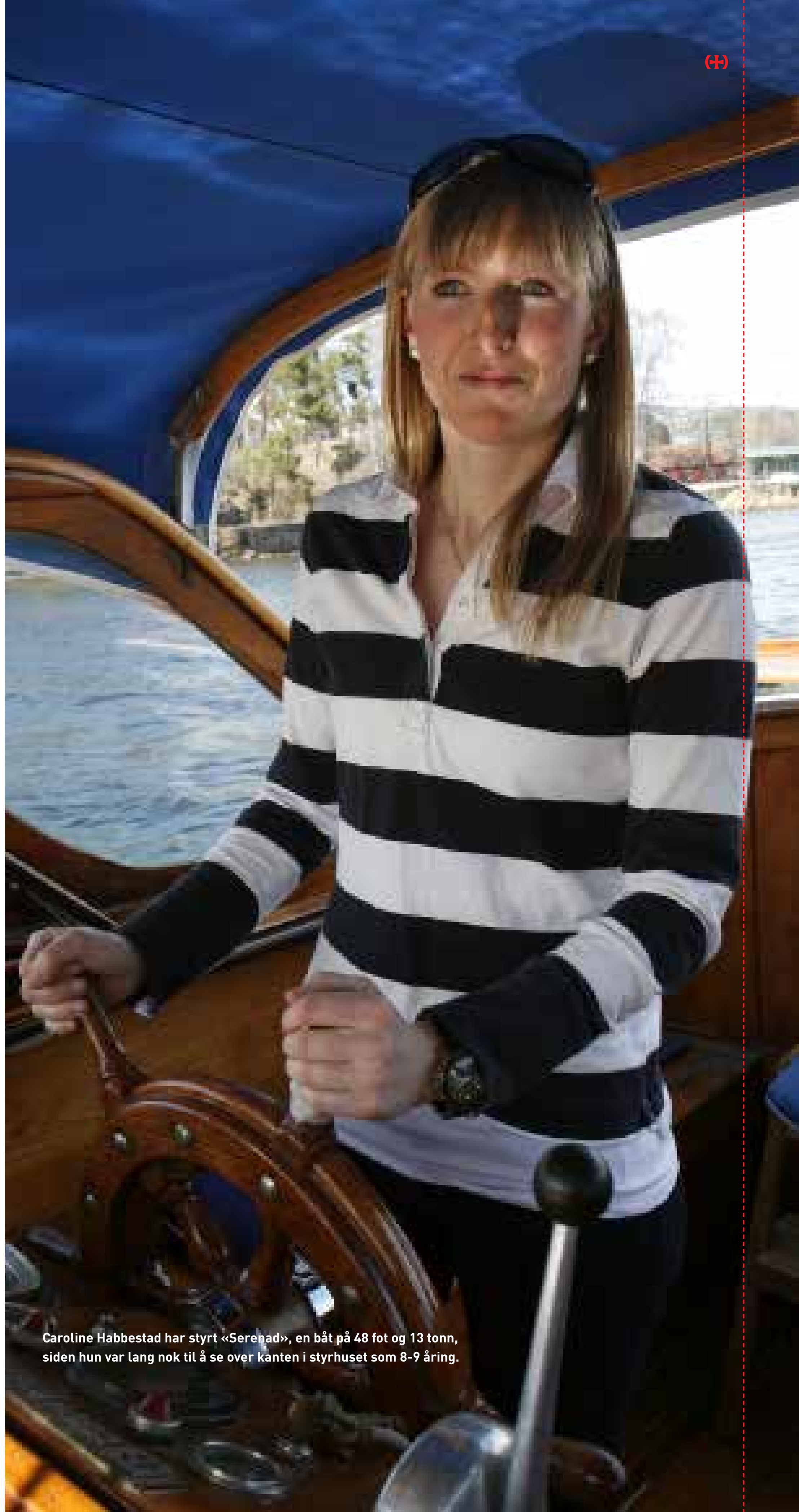
– Vi lå på Verdens Ende i fjor og tok båten ut en tur. Da vi kom tilbake, svinget Caroline båten enkelt inn og la til kai. Rett før hadde vi sett på noen som sto i skikkelig for å få lagt til. Noen fyrer kom bort til henne og sa det var stilig å se en jente manøvrere en så stor båt så elegant, sier en stolt far.

– De fleste gutta her på brygga sier til henne at «du kan låne min båt når du vil», legger han til.

Caroline oppfordrer kvinner til å kjøre båt.

– Sjøen er mannsdominert. Hvis det skjer noe, er det mange kvinner som ikke aner hva de skal gjøre, sier Caroline og oppfordrer døtre og koner til å øve.

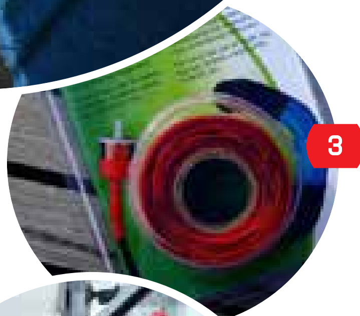
– Alle båter er forskjellige. Start med å legge til en bøye. Lat som om det er en brygge og tren på å smyge deg opptil. Lær deg hvordan båten svinger, stopper, roterer. Tren når det er stille og du har god tid, gjør alt langsomt. Lag en plan på forhånd. Ha fendere og tauverk klart, ta høyde for vinden. Planlegging er halve jobben, råder Caroline. ■■



Caroline Habbestad har styrt «Serenad», en båt på 48 fot og 13 tonn, siden hun var lang nok til å se over kanten i styrhuset som 8-9 åring.

 Av Ingvar J. Ørmennæset











(1) SMART STREKKFISKBESKYTTER

Strekkfiskskjulerne fra Watski er supre løsninger til overkommelig pris. Du får dem i UV- beskyttet og slitesterkt materiale. De finnes i kraftig nylon eller PVC, og i to størrelser. Dette er den store varianten i nylon, som koster 58 kroner pr. stk. Smarte festemuligheter med borrelås holder dem på plass, og gjør at de kan tas av og på mens vantene er montert. www.watski.no

(2) BILLIG BÅTVÆR DØGNET RUNDT

Det mangler ikke på radioer i markedet. Vi falt for POP fordi den er liten, billig og lur. Lur fordi den er svært enkel å bruke og kan brukes med 4x AA-batterier, medfølgende USB-kabel i MAC/PC eller medfølgende adapter i 220-240V. Vi liker også det gummierte ytterskallet, som gjør at den ikke sklir, uansett hvor du legger den fra deg. www.radiobutikken.no.

(3) UUNNVÆRLIG

Det er bare én ting å si om selvvulkaniserende tape: Uunnværlig. Denne varianten tåler opp til seks bar trykk, opp til 200 grader pluss og isolerer 8000 volt. Vi nevner bruksområder i fleng: Nødreparasjoner av slanger, rør og koplinger, forsegling av koplinger og rørdeler, beskyttelse av tauender, korrosjonsbeskyttelse, isolering, UV-beskyttelse, lage O-ringer, fargemerking, håndtak/grep til verktøy og utstyr som båtshaker m.m. Forhandlere finner du her: www.sola-shipping.no

(4) HVORDAN KLARTE VI OSS UTEN?

Uansett om det er på fuktighetsslag etter en varm sommernatt, en regnskur, eller etter vask og spyling, er den alltid bra å ha for hånden. Vinduer på kalesjen, vanlige ruter og benker – eller for den saks skyld, plast og overflater ute – blir enkelt tørre etter noen drag med nalen. For ikke å snakke om før du skal av gårde med en våt jolle, der det er våte tofter, pongtonger og slikt. Denne silikonvarianten fra Sonax har svært lav friksjon, noe som beskytter mot riper og forhindrer skjemmende tørkestriper. Prisen hos Clas Ohlson er 47 kroner.

(5) DU HAR VEL IKKE GLEMT?

Når impelleren svikter, er motoren kaputt, med mindre du har en ny på lager om bord. Vår anbefaling er derfor at du alltid har liggende én i reserve. Vi liker så absolutt best denne varianten med pakninger, O-ring og smøring. Dette settet kan du bestille på www.seasea.no.

(6) "HJEMMEBAKT" DORENS

I lang tid hadde det bygget seg opp et steinhardt og uappetittlig lag i doskåla. Vi fant løsningen i bakehylla hos Kiwi, nemlig "Mors hjemmebakte sitronsyre". Du skal helle pulveret i den nyskyllede potta. Hvis det er mulig, lar du vær å spyle ned de nærmeste 12 timene. Da får sitronsyra tid til å løsne avleiringene som har bygget seg opp.

(7) FYLL UTEN SØL
Fylling av drivstoff fra reservekanne er risikosport. Ikke minst fordi luft skal inn i kanna etter hvert som drivstoffet renner ut. Med denne kanna er problemet løst. Den er selvventilerende, og har også en smart låsemekanisme for lokket, som hindrer at lokket løsner med drivstoffsøl som resultat.Fem-liter'n på bildet koster 105 kroner, mens de større på 20 og 25 liter koster henholdsvis 235 og 255 kroner. Kanna finnes i flere båtutstyrsforretninger.

(8) TOAST PÅ KOKEAPPARATET
Brødrister'n er en fin oppfinnelse, men blir litt i verste laget for 12-volts-anlegget. Denne smarte varianten setter du oppå flammen på kokeapparatet, og vips: En gammel, myk brød- eller loffskive er omgjort til en velsmakende spiss på måltidet, og deilig lukt fyller båten. Brødristeren, eller toasteren, finner du i hyllene hos www.seasea.no, og den koster 179 kroner.

(9) EN KOPP KAFFE, TAKK
Én kopp kaffe, verken mer eller mindre, kan du trakte på denne smartingen. Kaffetrakteren finnes i både 12-, og 24-volts variant. Igjen er dette en dubbeditt beregnet for å kople til sigarettenneruttaket på 12 eller 24 volt, så sjekk at strømtilførselen til uttaket er tilstrekkelig. Kaffekrus og evighetsfilter følger med. Kaffetrakteren kan fastmonteres. Effekten er på 180 W, og strømforbruket er på 15 ampere. Vi fant vår på salg på www.seasea.no til 98 kroner.

(10) UUNNVÆRLIG TETTER
De såkalte crack-sealer'ne, eller crack-cure, som Capt Follet bruker som betegnelse på sin variant, er antakelig det smarteste båtluriumet vi har funnet i hele vårt båtliv. Om det er lekkasjer den ene eller andre veien, finner dette stoffet fram til lekkasjen og tetter. Om det er vinduslister, teak-, eller andre tredekk, gjennomføringer eller lignende, betyr ingenting. Stoffet gjør jobben.

(11) SNORRETT VANNLINJE
Denne tapen er særlig godt egnet for å sette opp en snorrett og strøken vannlinje. Den er ikke kreppet så mye, er enkel å legge, og setter ikke igjen lim når den fjernes. www.seasea.no

(12) MULTIMETER FOR DUMMIES
Elit 20 smart heter dette snedige «én-knapps» multimeteret, som har grunnleggende målinger som ACV, DCV og motstand. Instrumentet egner seg godt for den som vil ha en enkel måler uten mange funksjoner og valg, og for den som føler seg usikker på innstillingen av slike instrumenter. Elit 20 smart har kun en PÅ-knapp, og veksler automatisk mellom AC og DC spenningsmåling og motstandsmåling ut i fra hva en måler på. Instrumentet slår seg automatisk av for å spare batteri. Her finner du forhandlerne: www.wuerth.no/butikk.

7

8

9

10

11

12

Din lokale forhandler

Østfold



Akershus





TRE & BÅT

VOLLEN SHIP



Oslo









Vestfold



Don't be left in the dark





Vest-Agder



Rogaland

SR Kalesjeservice

Akra Bilimport AS

Hordaland











Sogn og Fjordane



Nordland



Troms

BestMarin Harstad

JH Motor Nord AS

VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID

VI STØTTER REDNINGSSELSKAPETS ARBEID